ANNO XXXIX - N. 8 COPIE 185.000 AGOSTO 1933 - ANNO XI

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

SI VENDE
IN TUTTO
IL MONDO

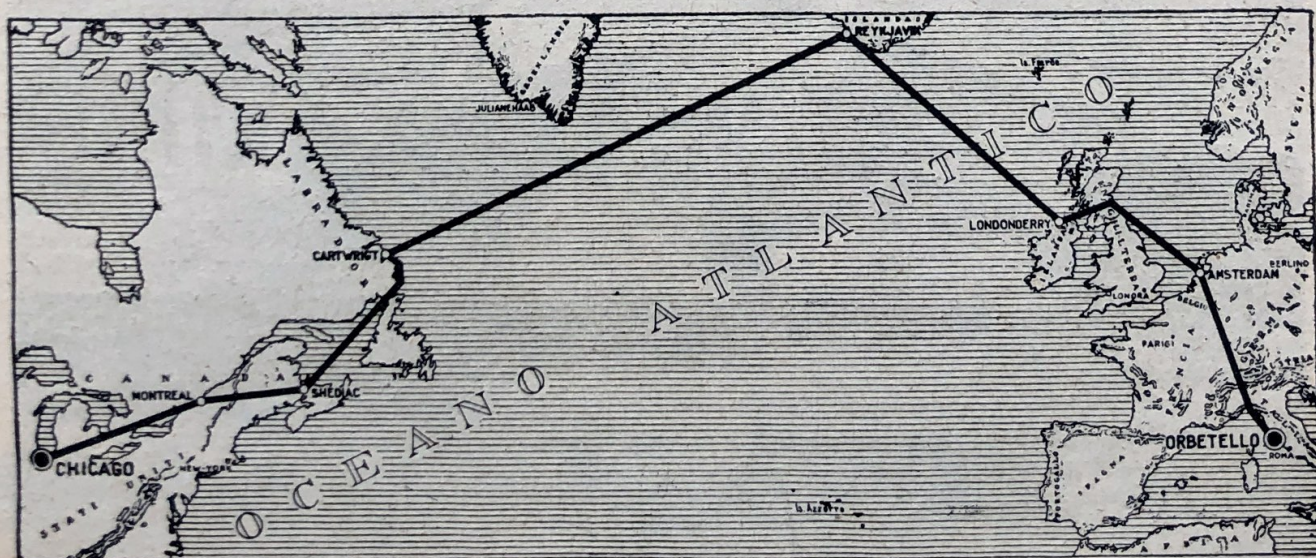
ALI NEL CIELO

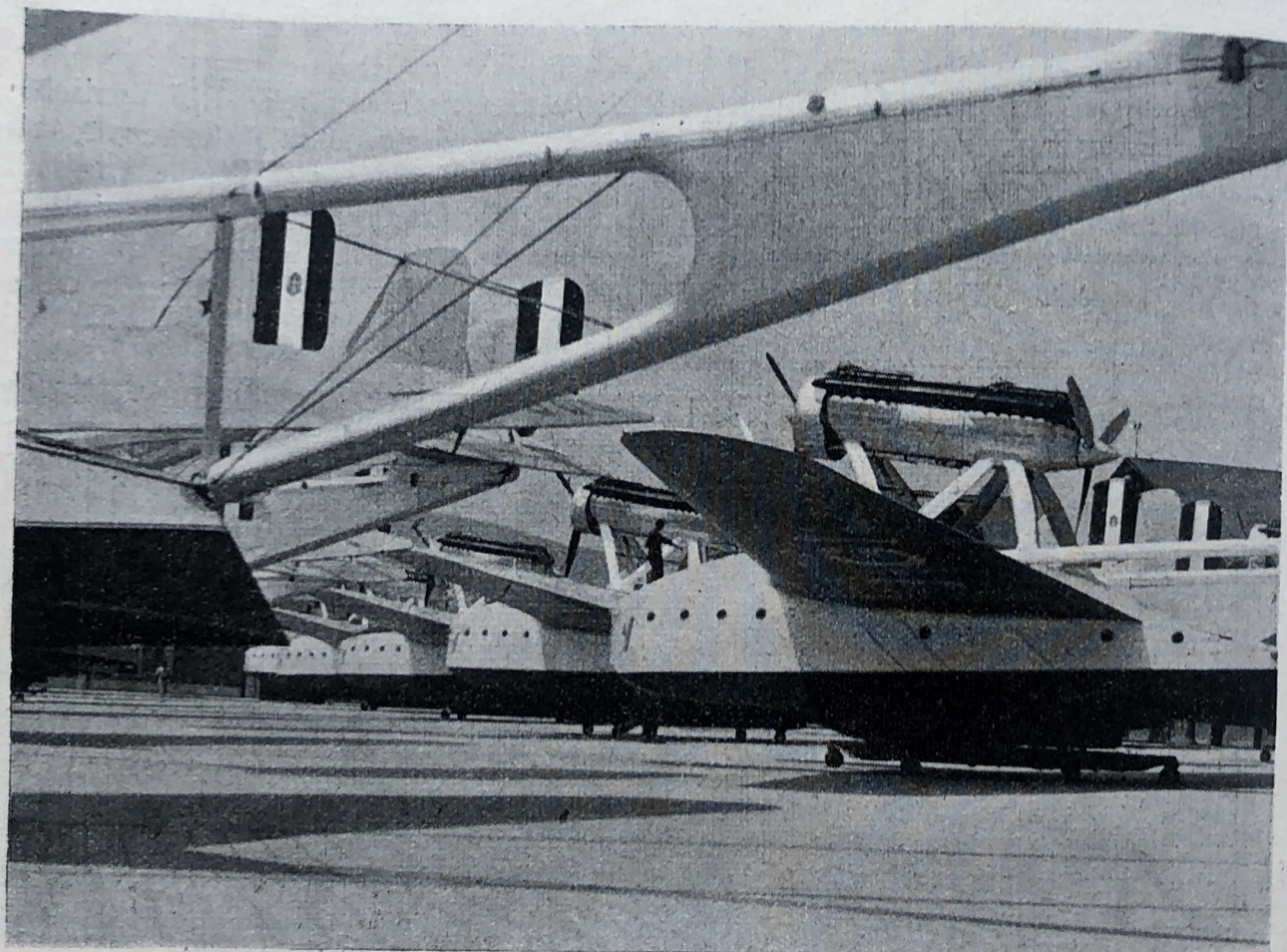
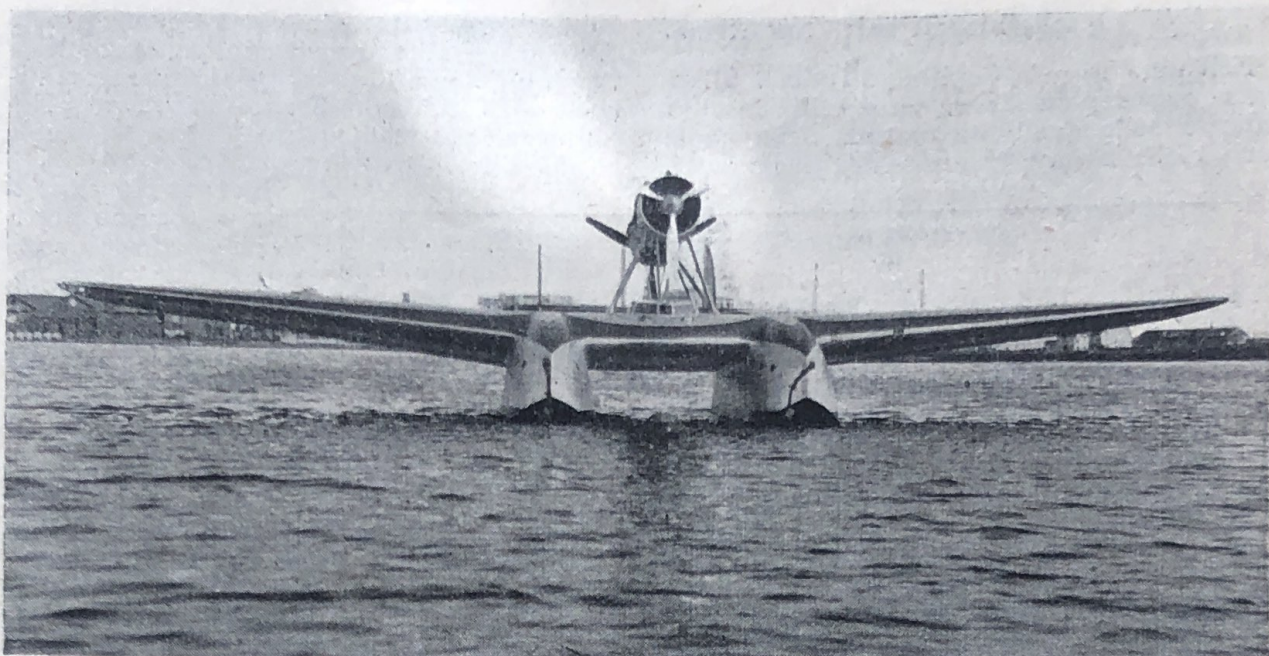
ALI D'ITALIA SULL'OCEANO.

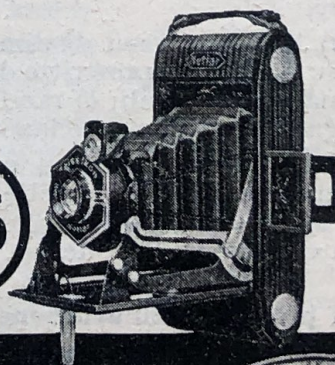
Il 1º luglio, nel nome del Re e del Duce, le squadriglie comandate da Italo Balbo, Quadrumviro e Ministro dell'Aeronautica Italiana, iniziavano il formidabile volo che dovrà portarle oltre Oceano a compiere con fede e con audacia, accompagnate dalla più minuziosa preparazione, quella « Crociera del Decennale » che il Primo Ministro dell'Italia rinnovata e rigenerata dal Fascismo aveva annunziato due anni or sono, dopo il successo della Crociera Italia-Brasile.

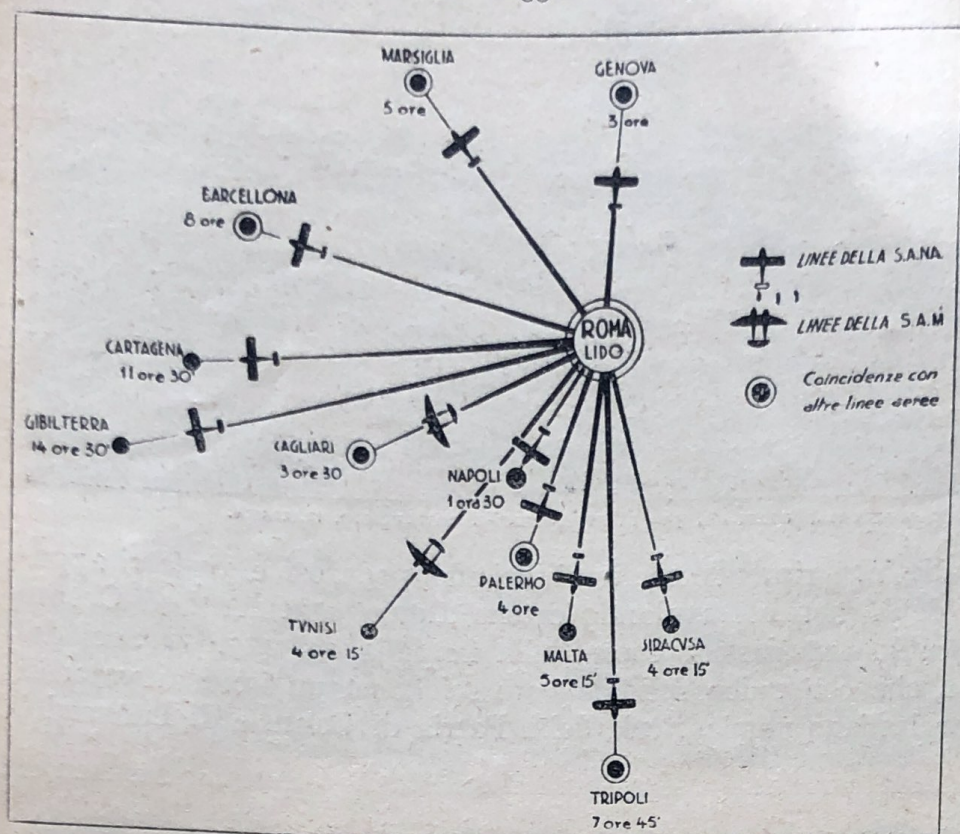
Le ali d'Italia recavano un messaggio di saluto e di solidarietà del popolo Italiano al grande popolo degli Stati Uniti in occasione della Esposizione mondiale di Chicago celebrante i progressi di un secolo nel campo della scienza; ma la Crociera aerea dei 24 apparecchi italiani si propone anche di offrire una dimostrazione delle possibilità per la risoluzione del problema delle comunicazioni aeree fra l'Europa e gli Stati Uniti, raggiungendo risultati che a tale proposito potranno forse ritenere come definitivi. Crociera ideale e realistica insieme, adunque.

L'attuale impresa supera tutte le precedenti italiane e soverchia senz'altro qualsiasi altra di tal natura compiuta nel mondo, così per massa di apparecchi, come per difficoltà da vincere e per ampiezza di percorso, che misura — fra andata e ritorno — circa la metà del giro del globo.

La nostra Rivista, che ha una periodicità mensile e per necessità tecniche, deve andare in macchina con larghissima anticipazione sulla data recata dal fascicolo, non è in grado, come la stampa quotidiana ed ebdomadaria, di seguire le fasi successive della superba impresa, informandone a grado a grado i lettori; ma essa non vuole mancare di unire, a quello di milioni di cuori italiani, il suo fervido voto e la sua fede italianissima pel felice compimento della Crociera.

PERCORSO DELLA CROCIERA AEREA DEL DECENNALE NELL'ANDATA

LE SQUADRIGLIE ATLANTICHE PRONTE PER LA PARTENZA (ORBETELLO).

GLI APPARECCHI DELLA CROCIERA ATLANTICA SULLO SCALO.

L'IDROVOLANTE SAVOIA MARCHETTI «S. 55» DI INVENZIONE E COSTRUZIONE ITALIANA.

La bandiera d'Italia, che riprende con le ali dei suoi poderosi e perfetti apparecchi militari la via dell'America sorvolando catene alpine, continenti ed Oceani è accompagnata con caldo entusiastico cuore dalla famiglia dei 417.000 Soci del Touring Club Italiano, che con unico, solidale voto sciolgono un inno ai valorosi avieri, araldi del nome italiano per la gloria della Patria di Dante e di Leonardo.

I collegamenti aerei con Roma.

Nell'anno 1933 la Capitale d'Italia è allacciata con rapide linee aeree alle località indicate nella qui unita cartina, nella quale sono anche segnate le durate dei viaggi aerei.

Colorazione degli idrovolanti civili e segnalazioni di soccorso.

In ottemperanza alle deliberazioni della Conferenza Aeronautica Mediterranea, gli idrovolanti civili dovranno avere, dal 1º giugno 1933, la seguente colorazione:

Scafo dipinto in colore alluminio; ali a striscie gialle e rosse larghe circa cm. 60, dipinte obliquamente rispetto all'asse dell'aeromobile e convergenti verso la sua parte anteriore.

La stessa Conferenza, nella sua IV Sezione, ha concordato l'uso dei seguenti mezzi per le segnalazioni di pericolo fra gli idrovolanti e le navi:

a) bandiera rossa di dimensioni e forma diverse da quelle prescritte dal Codice Internazionale dei Segnali; *b*) razzi rossi; *c*) sistemi di segnalazione fonica (claxon, ecc.).

E' stato invece escluso come mezzo per richiamare l'attenzione delle navi l'impiego degli apparecchi fumogeni i quali sono usati per la correzione delle derive.

Nuovi progressi dell'aviazione tedesca – Una linea di 10.000 chilometri.

I servizi tedeschi di navigazione aerea vengono senza posa estesi e migliorati. Le linee maggiormente frequentate saranno percorse varie volte al giorno. Alle linee già esistenti Königsberg-Berlino, Hannover-Colonia (con la diramazione Hannover-Scandinavia), Berlino-Lipsia e Colonia-Francoforte si aggiungeranno i percorsi Norimberga-Francoforte e Lipsia-Norimberga. Più tardi il tratto Monaco-Vienna potrà essere del pari sorvolato di notte.

La Luft-Hansa metterà in servizio apparecchi particolarmente rapidi che verranno dapprima provati sulle linee postali: l'« Heinkel » (He 70) e un nuovo « Junkers » (JU 60). Il primo raggiunge la velocità massima di 360 km. all'ora e la rapidità commerciale di 330. Il secondo è un po' meno rapido, ma può trasportare 6 passeggeri invece di 4. Ove le prove siano soddisfacenti, questi due apparecchi entreranno in servizio sulle linee per viaggiatori entro il 1934.

Al principio di maggio i voli con catapulte sono stati ripresi a bordo dei piroscafi «Bremen» e «Europa». Per le rotte verso l'America meridionale l'aeroplano fa servizio combinato con lo Zeppelin, nel senso che il primo trasporta i viaggiatori fino a Siviglia. Il piroscafo « Vestfalen » trasformato — come si sa — in stazione natante, ha continuato i suoi esperimenti nei mari Baltico e del Nord per portarsi poi alla sua definitiva destinazione in mezzo all'Oceano. Esso incrocierà fra la Gambia britannica e l'America del sud; ma non resterà all'àncora, bensì, dopo aver preso a bordo l'aeroplano nelle ore della sera, lo trasporterà durante la notte sulla sua rotta (onde ridurre al minimo possibile la perdita di tempo) e all'indomani mattina lo lancerà con la catapulta.

Per quanto riguarda l'Estremo Oriente, è previsto per l'anno corrente l'impianto di un servizio aereo Cina-Germania via Turkestan. La nuova grande arteria si svilupperebbe lungo le seguenti località: Peiping via Lozang (Honan), Sianfu (Shensi), Lanchow e Hlianchow, fino a Tacheng (Turkestan cinese).

La grande linea verrebbe collegata con le varie parti della Cina a mezzo di tre linee aeree. Una di queste andrà da Shanghai via Nanking e Haukan, l'altra da Peiping via Taiyüang (Shansi) e la terza da Canton via Chansha (Hunan) al punto di concentramento Sianfu, che sarebbe il vero punto di partenza dell'aerolinea Cina-Europa. Il percorso Berlino-Shanghai risulta di 10.065 chilometri e sarà superato in 5 giorni (riducibili a 3 con l'impiego di apparecchi più moderni)

mentre ne occorrono 17 con la ferrovia transiberiana e 42 coi piroscafi. La frequenza del servizio sarà determinata dopo i primi esperimenti in base alle risultanze del traffico.

La linea Berlino-Mosca è stata attuata quest'anno anche nel periodo invernale. A tale scopo si sono dovuti eseguire vasti lavori per l'orientamento dei piloti nel territorio russo: ogni 30 chilometri è stato eretto un faro; tutti gli apparecchi in servizio sulla linea sono stati muniti di fari e di razzi speciali.

La nuova aeronave germanica «LZ 129» sarà pronta nel 1934.

Lo scheletro del nuovo Zeppelin «LZ 129» impostato nel gigantesco capannone di montaggio del cantiere di Friedrichshafen è già pronto per i tre quarti dell'intera lunghezza dell'aeronave. Al medesimo punto sta l'ossatura della navicella. L'aeronave è lunga m. 248 ed ha una larghezza massima di m. 41,2, dimensioni che non le daranno forse l'aspetto slanciato del «Graf Zeppelin».

L'involucro, suddiviso in 16 compartimenti indipendenti l'uno dall'altro e capace di 190.000 mc. verrà gonfiato con gas elio. I motori Diesel verranno alimentati con olio pesante, due innovazioni che conferiranno al gigantesco dirigibile un grado altissimo di sicurezza, eliminando praticamente e radicalmente ogni pericolo d'incendio.

La cabina del pilota sarà collocata al disotto dell'involucro dalla parte della prua, mentre i locali destinati ai passeggeri verranno sistemati in una navicella a poppa. Veramente, coi suoi due piani, con le sale da pranzo, da fumo, di lettura, coi suoi 50 letti, con le cucine, i dormitori di servizio e numerosi altri ambienti, piuttosto che di navicella è qui il caso di dire: albergo volante!

Attività dell'Aeroporto di Le Bourget.

Durante il 1932 all'aeroporto di Le Bourget, fra arrivi e partenze, si ebbe un traffico di oltre 60 mila passeggeri: vale a dire 20 mila di più che nel 1931.

Sebbene la depressione economica abbia causato una notevole diminuzione nel volume del traffico delle merci (1500 tonn. metriche, contro 2000 tonn. metriche nel 1931), fin dagli ultimi mesi del 1932 si è andato delineando un sensibile miglioramento, che è passato poi ad una espansione notevolmente maggiore nel primo semestre del corrente anno.

I servizi Parigi-Londra e viceversa assorbirono il maggior numero di passeggeri trasportati, sebbene anche le linee che congiungono Parigi con le altre città dell'Europa continentale abbiano segnato un sensibile aumento di traffico. Fra queste, la Parigi-Marsiglia, particolarmente, ha dimostrato un tale incremento

da indurre la Società esercente ad aumentare il numero dei tragitti e ridurre la durata del percorso.

L'aviazione civile in Polonia.

La rete aerea civile in Polonia misura oltre 6000 km. di lunghezza. E' suddivisa in 22 sezioni, che allacciano sette città principali della Polonia e undici città estere. Come risulta

dall'annessa cartina, la linea internazionale Tallin-Riga-Varsavia-Lwow (Leopoli)-Cernauti-Galati-Bucarest-Sofia-Salonicco, assicura un allacciamento dei paesi del nord con le grandi linee d'oriente. Essa è una delle più lunghe linee europee.

Il traffico aereo in Jugoslavia.

Per lo sviluppo dell'aviazione civile in Jugoslavia, la società locale, l'«Aeroput», ha preso i necessari accordi con le società estere che collaborano nel servizio di volo sopra il territorio jugoslavo, cioè con la società francese «Cidna» e con quella austriaca «Austroflug».

La prima collabora sulla linea aerea Belgrado-Skoplje-Salonicco; la seconda sulla linea Belgrado-Zagabria-Graz-Vienna (durante i mesi di maggio, giugno, luglio ed agosto).

Dalla primavera la «Cidna» ha iniziato un servizio aereo giornaliero (esclusa la domenica) sulla linea Bucarest-Parigi attraverso Belgrado. Gli apparecchi partono dall'aeroporto di Semlino (Zemun) alle ore 10,05 per Budapest, Vienna, Praga e Parigi ed alle ore 12,05 per Bucarest.

Pure dalla primavera attraversa il territorio jugoslavo anche la linea aerea tedesca «Lufthansa» che disimpegna il servizio postale da Berlino attraverso Belgrado e Sofia per Istanbul e Salonicco.

Il traffico aereo in Gran Bretagna.

Durante il 1932 il movimento del traffico aereo tra Parigi e Londra, attraverso l'aeroporto di Croydon (Londra) ha raggiunto la cifra di circa 75.000 passeggeri, di cui 41.300 trasportati dagli apparecchi gestiti dall'«Imperial Airways Ltd.».

A decorrere dal 1° maggio u. s. le «Imperial Airways» hanno attivato cinque servizi nei due sensi fra Parigi e Londra.

Gara internazionale aerea di velocità in Inghilterra.

Il Royal Aero Club britannico, coll'appoggio di un importante gruppo finanziario della City, organizza una gara internazionale di velocità per aeroplani terrestri, basata su di una formula assai larga, in modo da permettere l'intervento massimo.

Il totale dei premi raggiunge le 5000 sterline, delle quali 1000 al vincitore. La prova avrà luogo nel prossimo agosto, con partenza dei concorrenti dall'aeroporto di Portsmouth e Southea.

La competizione è suddivisa in tre categorie: *a*) apparecchi a piccola potenza con velocità minima di 240 km.-h.; *b*) apparecchi di media potenza con velocità minima di 256 km.-h.; *c*) apparecchi di potenza illimitata sviluppanti una velocità minima di 272 km.-h.

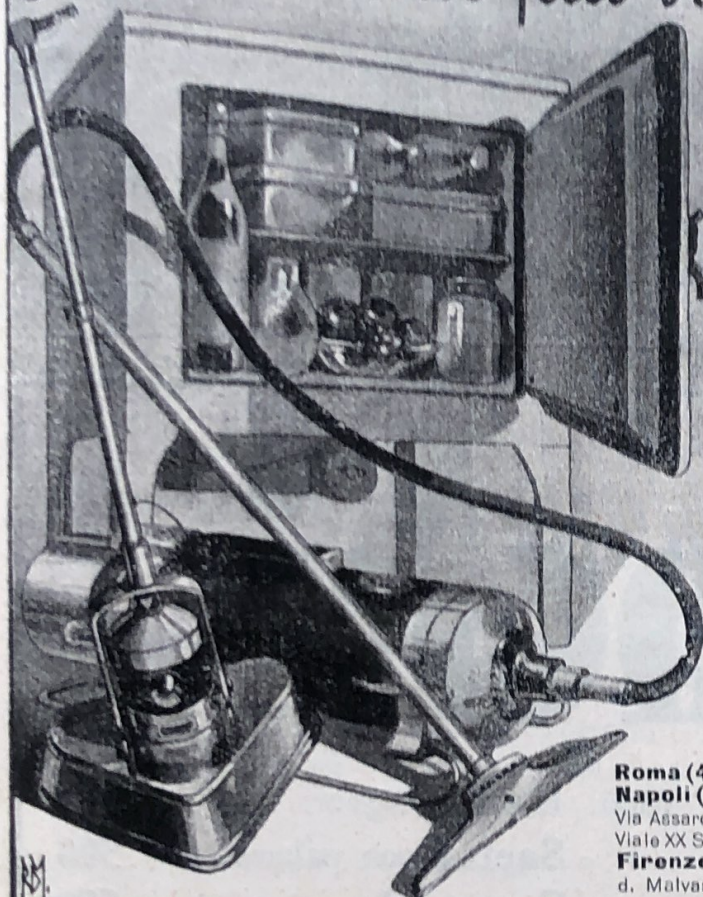
Linee aeree romene.

La lunghezza delle varie linee aeree, componenti la intera rete delle comunicazioni aeree della Romania, è risultata la seguente:

Linee aeree	Lunghezza in km.
Bucarest-Constanta	204
Bucarest-Galati	188
Bucarest-Cernauti	462
Bucarest-Cluj	335
Bucarest-Arad	440
Bucarest-Bazias	374
Bucarest-Targu Magurele	124
Bucarest-Danubio (direzione Costantinopoli)	48
Constanta-Balcic	92
Constanta-Galati	160
Galati-Cetatea Alba	214
Galati-Chisinau	192
Chisinau-Cernauti	260
Cernauti-Grigore Ghica Voda	24
Cluj-Halmei	140
Arad-Cluj	189

Tali distanze sono prese di base per calcolare l'indennità di volo per il personale

L'ornamento più bello della casa è un

ELECTRO-LUX

L'aspirapolvere "Rivelazione"

pulisce, disinfetta appartamenti, tappeti, tende, arazzi, mobili imbottiti, ecc.

La Lucidatrice "B III" a tre spazzole

conserva e lucida perfettamente parquets, pavimenti in piastrelle, mosaici, linoleum, ecc.

Il Frigorifero "Gioiello"

senza motore, senza compressore, senza circolazione d'acqua, conserva le vivande, e produce il ghiaccio che Vi abbisogna.

PRODOTTI NAZIONALI

Chiedete dimostrazioni gratuite e non impegnative al Vostro domicilio.

S. A. ELECTRO-LUX

Piazza Crispi, 3 **MILANO** Telefono 89-351

FILIALI:

Roma (4) - Via Condotti, 63 - Tel. 67-635 - **Torino** - Corso Oporto, 29 - Tel. 47-892 **Napoli (107)** - Via Giorgio Arcoleo, 15 (Galleria Vittoria) - Tel. 27-610 - **Genova** - Via Assarotti, 7 - Tel. 51-253 - **Bologna** - Via Farini, 26 - Tel. 23-421 - **Trieste** - Viale XX Settembre, 4 - Tel. 70-08 - **Palermo** - Via Riccardo Wagner, 9 - Tel. 10-859 **Firenze** - Via Calzaioli, 9 - Tel. 25-046 - **Venezia** (San Giuliano) - Ponte d. Malvasia, 5492 A - **Padova** - Via del Santo, 16 - **Verona** - Via Stella, 15.

navigante, per le sovvenzioni che lo Stato romeno accorda alle Società nell'esercizio di dette linee e nel calcolo del consumo, delle ore di volo, delle tariffe, degli orari, ecc.

Aeroplani e piloti in servizio negli Stati Uniti al 1° aprile 1933.

Secondo una statistica della Divisione Aeronautica del Dipartimento del Commercio Nord-Americano, all'inizio del secondo trimestre del 1933 esistevano negli Stati Uniti 18.457 piloti autorizzati e 7004 apparecchi immatricolati, contro 17.628 e 7476 rispettivamente al 1° aprile 1932.

Del totale dei piloti, 7053 erano autorizzati ai trasporti, 1158 ai trasporti commerciali limitati, 26 erano piloti collaudatori, 10.122 piloti privati e 98 «*solo*-Pilots». Il numero dei piloti autorizzati includeva 596 donne, di cui 59 addette ai trasporti, 39 ai trasporti commerciali limitati, una collaudatrice, 499 piloti privati e un pilota da «autogiro».

Nuova base aeronautica in Brasile.

Nel Brasile, presso la Ponta de Calabouço, piccola penisola che si estende nella Baia di Rio de Janeiro, sono in corso i lavori per un nuovo aeroporto che conterà fra i più completi e moderni esistenti. Il suddetto aeroporto costerà oltre 7000 *contos* (circa 9 milioni di lire) e disterà circa 3 minuti di automobile dal centro di Rio de Janeiro.

La «Gordon Bennett» si disputerà a Chicago.

La gara internazionale di aerostati per la Coppa «Gordon Bennett» sarà tenuta quest'anno a Chicago, in occasione dell'esposizione mondiale del secolo del progresso.

Servizi aerei nel Messico.

La Società messicana «Central Mexican Airways» ha recentemente inaugurato un servizio bisettimanale per passeggeri, posta e merci fra Mexico City e El Paso, con apparecchi «Fokker» trimotori, capaci di trasportare 12 passeggeri.

A El Paso il servizio trova la coincidenza per Phoenix, Arizona, con apparecchi nord-americani.

Il percorso totale Mexico City-Phoenix si compie in 20 ore, con volo diurno e notturno.

L'impiego degli aerei per il servizio di polizia nel Manciukuò.

La polizia giapponese di Dairen inaugurerà un servizio di pattuglia aereo, non appena saranno giunti i «Puss Moth» ordinati in Inghilterra. Questo è stato reso noto dal capo del servizio delle comunicazioni del Governo del Kwantung.

Gli aerei della polizia voleranno costantemente fra Port Arthur e Cianciung sopra la

zona della ferrovia con l'aerodromo di Dairen come loro base. La polizia aerea si terrà costantemente in contatto con la polizia di Dairen per radiotelegrafia. Quando essa scoprirà dei gruppi di banditi ne riferirà immediatamente rendendo così possibile una azione prontissima.

Nuova linea aerea nelle Isole Filippine.

E' stato recentemente inaugurato un servizio aereo tra Manilla e Iloilo, con il seguente itinerario: Manilla-Baia di Batangas-Isola di Mindoro-Stretto di Tablas-Isola di Panay, in cui è situata la città di Iloilo.

Il percorso viene compiuto in due ore e mezzo; la normale linea di navigazione marittima impiega tre giorni.

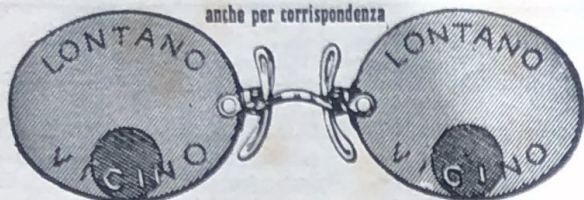
Una corsa aerea Londra-Melbourne bandita per l'anno prossimo.

Il Comitato per la celebrazione del centenario vittoriano annunzia da Melbourne che viene bandita una corsa aviatoria internazionale sul percorso Londra-Melbourne, per la quale un noto industriale australiano ha messo in palio un premio di 10.000 sterline e un trofeo. La corsa avrà luogo nel mese di ottobre del prossimo anno, all'inizio delle celebrazioni, le quali dureranno fino al principio del 1935 comprendendo gli anniversari della Regina Vittoria e della fondazione di Melbourne. Le condizioni della gara sono state date dal sindaco di Melbourne, che è stato l'ideatore della competizione: in base ad esse i partecipanti devono partire da Londra contemporaneamente e seguire la rotta che verrà notificata.

Nuovo primato di velocità.

Su aeroplano «Caudron» munito di motore Renault, l'aviatore Delmotte, ha battuto il primato internazionale di velocità su km. 100 per aeroplani leggeri del peso a vuoto di chilogrammi 450. La velocità raggiunta è stata di km.-h. 333,755. Il precedente *record* apparteneva all'inglese Broad, su «Moth-Gipsy», con km.-h. 300,100.

La 57ª traversata dell'Atlantico.

La 57ª traversata dell'Atlantico è stata compiuta dagli aviatori spagnoli Joaquin Collar e Mariano Barberan i quali, partiti il giorno 10 giugno alle ore 4,45 dall'aerodromo di Tallada (Spagna), hanno atterrato il giorno seguente alle ore 20,45 a Camagüey (zona sud-occidentale di Cuba) coprendo 7600 chilometri in 40 ore di volo.

IN TUTTE LE STAGIONI
CON TUTTE LE TEMPERATURE
PER TUTTE LE AUTOMOBILI
PER TUTTI GLI AUTOMOBILISTI

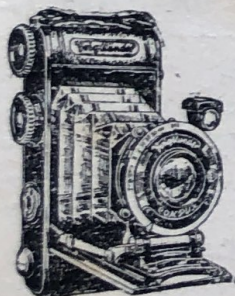
BATTERIE
SCAINI

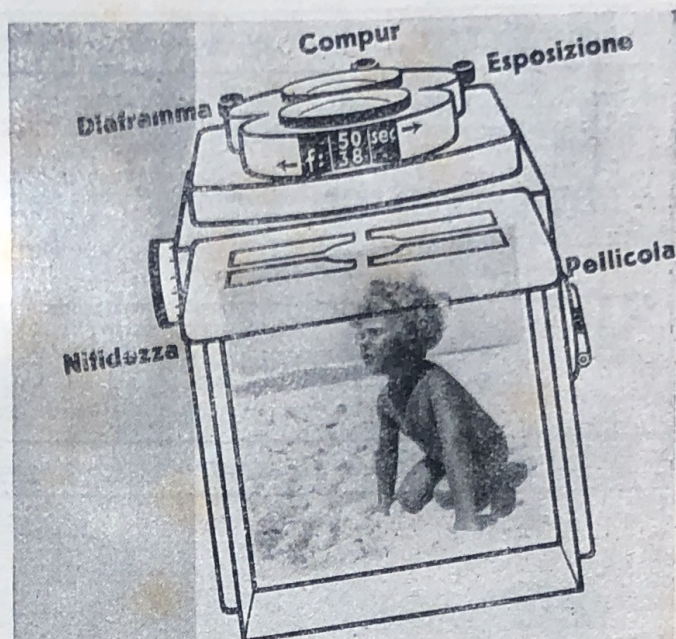
DI ECCEZIONALE DURATA
DI EFFICACIA INCOMPARABILE
DI PROVERBIALE RESISTENZA

Soc. An.
ACCUMULATORI DOTT. SCAINI
Milano

TEMPO NUVOLOSO

non importa. L'ultima creazione **Voigtländer** «INOS II» - 6×9 con obbiettivo 1:4,5 permette l'istantanea perfetta anche colla pioggia. Otturatore 1/100, autoscatto per fotografare sè stessi.

Con sole L. 40 anticipate, avrete quest'apparecchio con astuccio lusso, il resto in 9 mensilità di L. 40, cioè allo stesso prezzo come per contanti L. 400.

CHIEDERE PROSPETTO «37» GRATIS
Ditta VAR - Milano, Corso Italia, 27
Vendita a rate di qualunque apparecchio Voigtländer e Zeiss Ikon

Compur
Esposizione
Diaframma
Pellicola
Nitidezza

Rolleiflex

L'APPARECCHIO FOTO-AUTOMATICO

Immagine chiara e sempre visibile sul vetro smerigliato che serve contemporaneamente anche come telemetro. Mirino per l'inquadratura e per l'esame del soggetto. Diaframma e posa si rilevano nel finestrino. Otturatore Compur con una sola leva. Prontezza e sicurezza assoluta sono nella Rolleiflex uniche ed insuperabili!

Chiedete listino B 68

FRANKE & HEIDECKE, BRAUNSCHWEIG

Anno XXXIX — Sommario del Fascicolo di Agosto — N. 8

Abbonamento per il 1933: L. 18,50 (Estero L. 36,50).

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

Per i versamenti nel Regno: Conto corrente postale 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XXXIX - N. 8 Agosto 1933 (A. XI)

IL MUSEO ANTICO DI ZARA

Al cuore di tutti gli italiani è cara la città che sull'altra sponda dell'Adriatico ricorda ed afferma la voce della Patria, dove come in un esemplare compendio sono riassunti ed esaltati i più alti momenti dell'italianità politica e culturale della Dalmazia; nomi che al solo suonare esaltano: Roma, il medioevo romanico, Venezia.

Piccola è Zara, così da presso serrata dai confini, barriere crudeli e assurde, ma gloriosa ed illustre per il passato e per l'arte; per i valori universali e spirituali, che vincono l'angustia dei luoghi, superano l'impaccio delle barriere e perfino l'alterna vicenda delle razze.

Appena uno abbia messo piede sulla riva, si sia aggirato per le strette calli selciate, dove il passo echeggia metallico, abbia sentito il dolce dialetto veneto sulla bocca delle donne e dei bimbi, abbia respirato la più dolce e maliosa atmosfera patria che dovunque àlita ed arride, dopo che ad ogni istante un colore, una pietra, un'opera d'arte, uno scorcio di vita, gli abbia richiamata viva l'immagine della Patria, egli è ricondotto nella più pura tradizione culturale italica, come se il mare che lo separa non fosse ostacolo ma più serrato legame, dove la vita pulsa intensa come in una vena.

Questa intuizione di ambiente, di atmosfera nostra noi abbiamo immediata in qualunque angolo di Dalmazia poniamo piede, da Obrovazzo alla lontana Cattaro; ed ora Zara, che della Dalmazia è rimasta unica isola nostra, ce ne è esemplare; e per questo, pur nell'angustia, la piccola città ha assunto il còmpito fondamentale di rappresentare l'italianità di quella terra Adriatica, d'esserne il faro e l'insegna, di rimanerne depositaria e testimone, affermando e conservando tutti i valori spirituali o culturali di cui fu materiata l'italianità della Dalmazia, per cui rifulse e vi durò il nostro primato.

Compressa dominata ed angustiata in ogni angolo da terre straniere più alte e munite, veramente stretta ovunque in un ferreo cerchio da cui pare umanamente impossibile sfuggire, lo spirituale e ideale valore di Zara deve essere sottolineato e riaffermato; insegna della italianità culturale della Dalmazia, la sua gloriosa storia deve essere gridata, chiarita, illustrata; le infinite testimonianze del suo passato rese palesi ed illuminate nella

(*fot. Cigliano, Zara*)

IL TEMPIO DI SAN DONATO, SEDE DEL MUSEO ARCHEOLOGICO DI ZARA, ISOLATO E RESTAURATO.

lor luce; i monumenti che l'adornano — restituiti al lor primo splendore; essa deve diventare il centro e il fulcro dell'italianità della Dalmazia, anche se nel restante ogni testimonianza tangibile dovesse essere cancellata, per ricordare una indistruttibile verità; e quanto rammenti il passato (materiale sperso nella regione interna o altrove emigrato) si possa ancora raccogliere, in essa deve essere conservato, perchè il ricordo rimanga e le volontà se ne confortino ed esaltino.

Per questo profondo impulso, con questo fondamentale intento, Zara — dal momento in cui la Vittoria ebbe a ridonarla alla Patria — è sempre stata a cuore dell'Amministrazione delle Antichità e Belle Arti, che vi ha compiuto opere di ingente mole e di grande valore, quali i restauri alla Cattedrale ed al Battistero; a cui negli anni più recenti sono seguiti l'isolamento e il restauro del Tempio di San Donato, l' esplorazione del Foro Romano, la riorganizzazione del Museo.

Forse in nessun luogo quanto a Zara noi sentiamo il valore nazionale e politico delle opere della storia e dell'arte; ad esse è legato strettamente quello che altrove è meno ingombrante od esteriore, il ricordo dell' epoca che le vide sorgere, delle menti e delle braccia che le crearono; forse mai come a Zara monumenti, scavi e Museo sono opere vive, che parlano insieme alla mente ed al cuore; delle cose vive, fondamentali, essi ci danno la passione, l' assolutezza; del sentimento nazionale essi ci dànno l'orgoglio, perchè sono il nostro passato, il passato di una stirpe che ebbe intensa vita, ed altra anche più intensa si augura e vuole. E noi, che abbiamo avuto la buona sorte di condurre questi lavori, siamo guidati, oltre che dall' interesse della scienza, dall'ansia di affermare nostre voci e nostri valori; nel nostro animo e nel nostro cuore le opere che abbiamo patrocinate ed abbiano portate a termine non furono fredde e indifferenti, ma coincisero con i più profondi interessi; in esse esaltammo valori altissimi e l'importanza delle cose più care; interesse culturale e passione si fusero, come avviene ad uno che, molto chiedendo a sè, indaghi il proprio passato, e questo gli apparisce suo, con un senso quasi carnale, come il suo stesso corpo.

Posso per esperienza affermare (e qui ripeto quanto si potrebbe dire delle immani opere per cui si viene ora scoprendo l'antica Roma), che uno dei lavori di cui parlo assume a Zara un più alto valore ideale, una più alta importanza, che non uno identico in un'altra qualsiasi delle contrade d'Italia o d'Oriente; chè, una pietra romana, una chiesetta romanica, una bifora di Venezia, nate in questa regione contesa, ormai inseparabili dalla sua

(*fot. Cigliano, Zara*)

IL FORO ROMANO DI ZARA CON LE STATUE IMPERIALI PROVENIENTI DA NONA.

storia e direi quasi dalla sua natura, dicono e valgono molto più qui che altrove; appunto per il fatto che non sono soltanto dati di conoscenza o nozioni, ma in noi si rifanno attuale vita e passione. E questo più alto valore solo noi italiani possiamo sentire per animarne il nostro lavoro; esso lo differenzia da quello, pur tanto meritorio, che l'Austria ha svolto a Zara e in tutta la Dalmazia, per le ricerche archeologiche, per la conservazione degli edifici monumentali, rivelando pagine di storia e salvando opere d'arte, con burocratica equanimità e con culturale indifferenza di spiriti estranei, per cui tutto è interessante e nulla in realtà veramente fondamentale. Ad essa mancò quello che è la molla del nostro lavoro: la passione, e l'intuizione, oltre a quello culturale, di altri valori di diverso piano, ma necessari e travolgenti.

Nella Dalmazia — prima abitata da popoli instabili, non ancora giunti ad un'organizzazione sociale concreta e duratura, scarsamente e in genere solo sulle isole e nella costa penetrata dalle civiltà mediterranee, attraverso lo scambio ed i rapporti con l'Apulia ellenizzata — è Roma che dopo tanti secoli di vita senza storia porta uno stato di civiltà, se con questo si intende l'instaurazione di un ordine, di un sistema di vita stabile, ritmato, organizzato. Fondato su una visione generale e complessiva, imperando Augusto esso si è fatto definitivo, avvolgendo la sostanza incerta e ondeggiante della regione in una sistematica rete, serrandola in un ordine vitale, che ancor oggi ci impressiona per lucidità e coerenza. In brevi anni la Dalmazia, fondamentale per Roma non tanto in sè — chè non dovette essere nemmeno nell'antico molto ricca e feconda — ma perchè permetteva il più breve e diretto transito verso il bacino del Danubio, è serrata in un sistema logico ed organico, costituito dalla catena delle città marine disposte sulla costa frastagliata, da una serie di posti interni (generalmente qualche cosa di mezzo tra il castello e la città) e da una rete di strade che dalla marina si dipartono all'interno, a mano a mano risalendo l'arduo pendío delle alpi Dinariche e, superatele nei valichi, attraverso l'Illiria selvaggia e selvosa scendendo sul versante Danubiano. Ancor oggi, quando siamo riusciti a farci un esatto concetto, una sintesi di questa organizzazione, e visitiamo le rovine delle città e dei castelli e ritroviamo i segni eter-

(fot. Cigliano, Zara)
IL FORO ROMANO DI ZARA, CON RESTI ROMANI DELLA DALMAZIA SETTENTRIONALE.

ni delle vie e ne percorriamo per miglia la traccia, rimaniamo stupiti di tanto lucida e

(fot. Cigliano, Zara)
L'AUGUSTO DI NONA, ORA NEL FORO ROMANO DI ZARA.

realistica sapienza, per cui la Dalmazia inquieta, bellicosa, insofferente, venne in breve tempo civilizzata, placata e inglobata nel sistema dell'Impero.

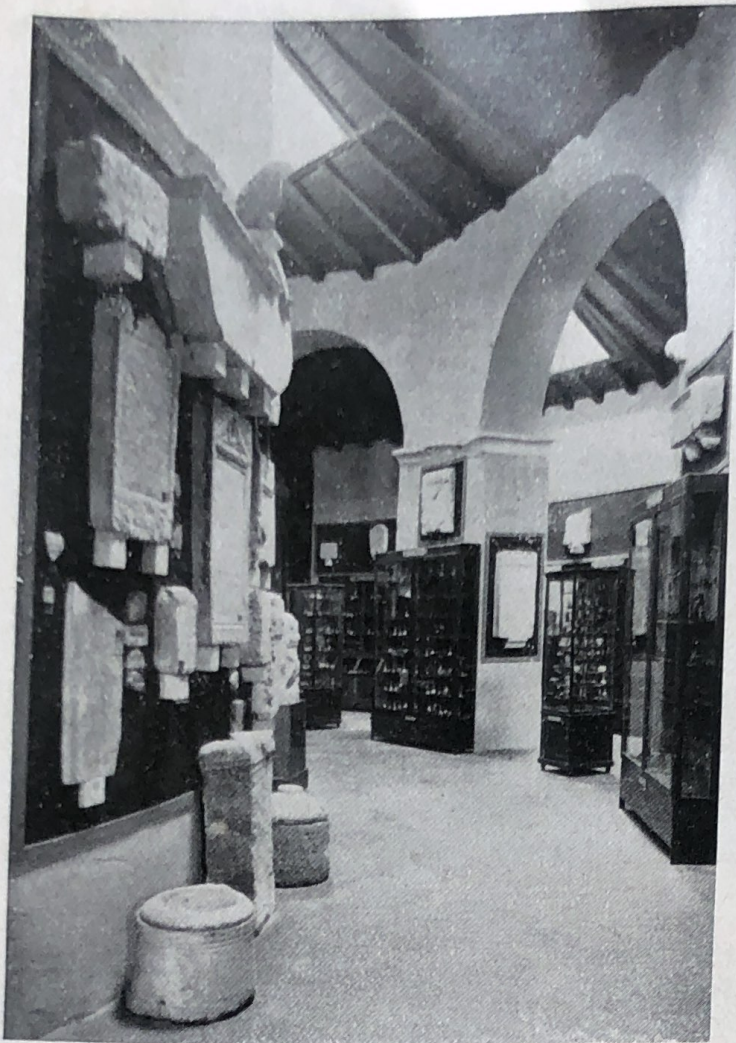
Della organizzazione romana della Dalmazia settentrionale, uno dei fulcri fu *Jàdera*, l'attuale Zara; da secoli esistente, essa aveva avuto da Augusto dignità e segni di città, con le porte e le mura di cui la cinse l'Imperatore; per varî secoli la vita vi si era svolta piena ed intensa, e le tracce erano rimaste per molto tempo dominanti, finchè nell'alto medioevo una nuova città non si era sostituita alla romana prendendone il posto. Quasi al centro della città, fondata su un'isola di struttura approssimativamente rettangolare, i Romani avevano collocato il Foro, vasta piazza rettangolare (m. 90,40 × 45); esso doveva essere circondato di portici e di edifici pubblici e sacri, e vi nasceva una rete di vie che costituivano anche il piano regolatore della città, di cui è probabile rimanga almeno in parte il ricordo nell'attuale tracciato urbano, basato su una preponderanza di strade parallele tagliate da altre ad esse perpendicolari.

Nelle vicissitudini dopo la caduta di Roma, i grandi edifici del Foro erano crollati, e sui cumuli di rovine erano state fondate le

(fot. Cigliano, Zara)
L'INTERNO DEL TEMPIO DI SAN DONATO CON IL LASTRICATO DEL FORO ROMANO.

fabbriche delle età susseguenti; già da molti anni era motivo d'ammirazione l'interno del medievale Tempio di San Donato che, scavato fino al livello antico, aveva rivelato il regolare basolato del Foro Romano, ed i cumuli di rovine, (resti di colonne, cornici, trabeazioni, monumenti funerari) su cui erano stati appoggiati, trovandovi saldissima base, i fondamenti dell'edificio cristiano. Quasi per tradizione, dove era stato il Foro, centro della vita romana, ivi si era costituito il più importante nucleo di edifizî cristiani; il Tempio di San Donato, il magnifico Duomo romanico ed il Battistero, mirabile aggruppamento di salde e adorne strutture.

Questo tradizionale centro di Zara l'Amministrazione delle Belle Arti scelse come oggetto delle sue cure, prima con i restauri del Battistero e del Duo-

(fot. Cigliano, Zara)
MUSEO DI ZARA. CORREDO DI TOMBA ROMANA DA JADERA.

(*fot. Cigliano, Zara*)

IL MATRONEO DI S. DONATO CON LE COLLEZIONI DELLE ARTI MINORI ROMANE.

mo, poi con un complesso progetto tendente ad isolare su tutti i lati il possente corpo cilindrico del Tempio di San Donato, aprendo una piazza ed estendendovi lo scavo del Foro Romano. Demolite alcune vecchie case e fatto intorno libero spazio, ora San Donato alza la sua nuda mole cilindrica segnata in tutta la sua lunghezza da piatte lesene, solo in un lato animata dalla triplice abside in cui la massa, severa e rigida, si ammorbidisce animandosi di strutture e di ornati; tutto intorno alla base sono evidenti i cumuli di rovine romane su cui sono state collocate le fondamenta della Chiesa.

Il livello del nuovo piazzale corrisponde a quello del Foro Romano, del quale vaste zone di lastricato sono state riportate alla luce, insieme con un tratto del limite esterno, segnato da un duplice gradino e da qualche elemento di un porticato. La piazza risultante, che, lasciata vuota, sarebbe apparsa piatta ed uniforme, è stata adoperata per sistemarvi una congerie di resti romani, sia provenienti da Zara, sia ricavati nei vecchi scavi in varii luoghi d... Dalmazia settentrionale. Insie... con architravi ornati di fregi e... iscrizioni, insieme con elemen... scultorei di edifici e di porte d'o... re, con colonne, capitelli, altari, ... molti dei caratteristici cippi funer... ri di Dalmazia coronati da una sp... cie di pigna, s'alzano ora dal livell... antico le quattro grandi statue im... periali scoperte nel Foro di Nona... drappeggiate e atteggiate all'eroica...

Centro ideale del Foro, in Zara... ch'è stata da lui aperta alla civil... tà, di cui egli ha in certo senso ini... ziata la storia, è l'immagine eroica... di Augusto dai divini tratti corona... ti di quercia; formata dopo la mor... te del grande Imperatore, la sua effige è serena e pacata, degna di Divinità.

Già in questa prima raccolta si afferma il carattere che si volle da... re al Museo antico di Zara; ch'è di...

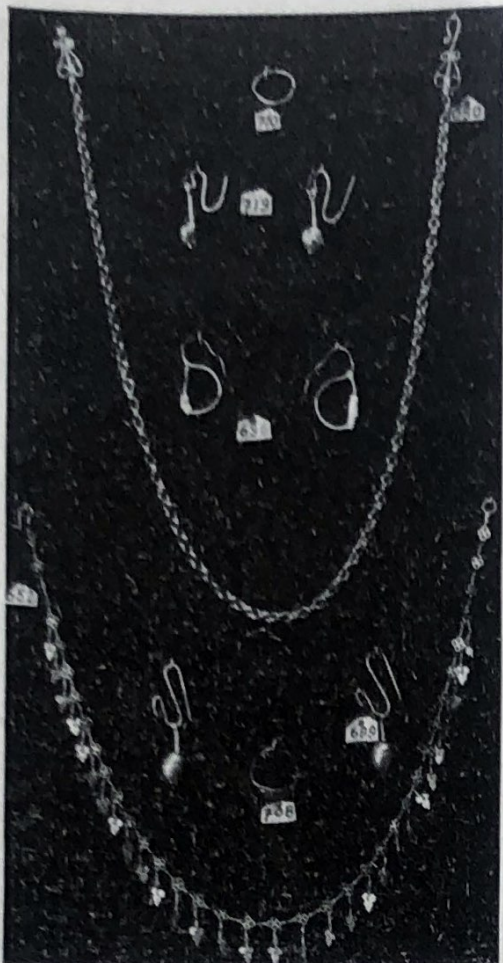
MUSEO DI ZARA. SPECCHIO CON IL GRUPPO DELLE GRAZIE.

(*fot. Cigliano, Zara*)

NEL MUSEO DI ZARA: LUCERNE FITTILI ROMANE, VETRI, AVORI, PIETRE INCISE E GEMME.

tutta una regione della Dalmazia settentrionale. Alle reliquie di *Jàdera,* a quelle di *Nona* ricca di edifici bene adorni, città imperiale e bizantina, ora misero e dimenticato paese, sono accomunate quelle delle città dell'interno, centri abitati e insieme posti di difesa. Essi ricordiamo, aggirandoci fra i resti adunati: *Asseria,* cinta di mura dalla grande porta trionfale, di cui son qui le chiavi d'arco a pròtome umana e ferina, dalla plastica intensa ed essenziale; *Burnum,* castello munito, quadrata sede di presidio, di cui nella campagna povera ed arida restano ancora testimoni due grandi archi della facciata; e tante altre che occupavano lo spazio tra il mare e la cresta delle Dinariche.

In queste testimonianze parla la vita di Roma e della Dalmazia romana, vita dura ed ardua di conquista e di lotta quotidiana, vita di pionieri e di combattenti dominata e

MUSEO DI ZARA. VETRI DI TOMBE ROMANE.

MUSEO DI ZARA. ORECCHINI E COLLANE (DA TOMBE ROMANE).

determinata dalle quotidiane necessità di esistere; tutto ne porta il segno, dalle sculture decorative ed onorarie alle statue degli dei, alle immagini dei defunti, che nelle stele funebri ci mostrano ancora senza pudori e velami, così come erano nella loro rude e forte bruttezza, taluno dei coloni, agricoltori e guerrieri, gli artefici della nuova vita della Dalmazia; in tutte queste espressioni echeggia il contenuto aspro e saldo della nazione conquistatrice e dissodatrice di cui i cittadini portavano il peso e l'orgoglio, il carattere della romanità guerriera e colonizzatrice, scevra di finezza d'arte, d'abbandono nella ricerca della pura bellezza, tutta tesa alle realtà concrete ed essenziali.

⁂

Alle testimonianze maggiori raccolte nel Foro, seguono le collezioni minori, raccolte nell'interno del Tempio di San Donato, da molto tempo sede del Museo.

Nel vecchio ordinamento erano mescolate testimonianze d'ogni epoca e sorta; alle opere romane, se ne univano di medievali e di venete, ed altre ch'erano pure memorie storiche; nella recente riorganizzazione, criterio fondamentale è stato di far luce ed ordine, collocando i resti passati secondo il seguirsi della storia. Così, destinati altri locali alle testimonianze post-romane — di cui talune altissime — possedute dal Museo, tutto l'interno del tempio, specie l'anello superiore del matroneo, è stato riserbato alle collezioni antiche, disposte con stretto criterio cronologico ed insieme in modo riposato ed estetico per facilitarne il godimento; percorrendolo, è come se rifacessimo la storia della regione e ne seguissimo gli sforzi di aumento, i graduali passaggi, le altezze conquistate.

(*fot. Cigliano, Zara*)

MUSEO DI ZARA. TERRACOTTA GRECA.

Le prime vetrine contengono le poche reliquie preistoriche rinvenute nella Dalmazia settentrionale; esse non bastano a fare la luce sugli albori della vita umana della regione e sui loro caratteri essenziali, sì che possiamo raffrontarli a quelli di altre sedi d'Europa o distinguerli da essi; invece migliori notizie abbiamo dell'età del ferro, qui più tarda che nei siti, come la Grecia e l'Italia, più ricchi di civiltà; allora erano qui popoli di cui i Romani stessi ci parlano, Dalmati e Liburni, di cui difficilmente potremmo chiarire l'origine e la stirpe; dai ricordi storici essi appariscono popoli fieri e selvatici, pirati più che navigatori; le reliquie raccolte provengono solo da tombe, e consistono soprattutto in armi ed oggetti di ornamento nei quali ritornano motivi decorativi comuni ai popoli contemporanei della costa Adriatica d'Italia, in modo speciale dei Piceni; spiccano fra tutti alcuni oggetti d'argento provenienti da Asseria, di cui taluno fornito di elementi plastici.

Questa civiltà locale si spegne alla comparsa di Roma; ma nella seguenza storica del Museo sono inserite testimonianze delle civiltà elleniche dell'Italia, vasetti disegnati a figure rosse, oppure con semplici ornati del comune repertorio fittile dell'Italia meridionale, altri degli stili caratteristici della regione dell'Apulia, e qualche terracotta figurata; oggetti databili tra il IV e il III secolo a. Cr., che ai preistorici della Dalmazia dovettero sembrare luminosi e che essi si procacciarono negli scambi con i popoli dell'attuale Puglia giunti ad un sensibile grado di civiltà.

Questo è il primo contatto della Dalmazia con una cultura superiore; ed è già con una regione d'Italia. Comincia qui quella attiva serie di contatti e di influssi che mai nell'andare delle epoche cesserà e che fu dall'inizio e sarà sempre solo con l'altra sponda Adriatica, con l'Italia; non sarà mai abbastanza affermato e ripetuto che tutto quello che della Dalmazia è detto ellenico è invece àpulo, e che la sorgente di civiltà a cui la Dalmazia sempre attingerà, è e sarà sempre solo l'Italia, direttamente, o come mediatrice della Grecia; verso est, verso il Danubio, le Alpi Dinariche sono come una barriera da cui scendono solo tribù di barbari in cerca di sede e di civiltà.

MUSEO DI ZARA. TESTINA DI BIMBO.

MUSEO DI ZARA. TESSERE TEATRALI CON FIGURE DI AMORINI.

Le collezioni romane anzichè su un legame cronologico sono ordinate secondo il tipo e la materia; le costituiscono in genere oggetti di minute dimensioni ritrovati nelle tombe, specie delle necropoli di Zara e di Nona. Recenti scavi hanno potuto darci delle precise idee su queste tombe romane a cremazione, in cui le ceneri del defunto erano raccolte entro urne di vetro, a lor volta chiuse in urnette rettangolari di pietra; dentro ed ai lati eran deposte le cose che al defunto erano state care nella vita, i piccoli vasi di vetro e di terracotta, le lucernette, i gioielli, gli strumenti di toletta, gli arnesi di lavoro, con monete che contrassegnano sovente l'epoca; ogni tomba ne risulta diversa, con una sua fisonomia inconfondibile.

Per esempio valgano i corredi completi di due tombe rivenute a *Jàdera*, ricomposte al Museo nella loro integrità. Dell'una è conservata ancora la rozza urnetta litica che fa contrasto con la finezza degli oggetti conservati: una bilancia dai due piattelli me-

MUSEO DI ZARA. RILIEVO DA SARCOFAGO CON PRIAMO E ACHILLE.

nelle cosiddette arti minori. Argenti ed ori lavorati, ornati di pietre dure, di filigrane, di tarsíe, sono nella vetrina dei gioielli; oggetti di adornamento femminile i più, spille, fibule, spilloni, anelli, collane, bracciali, orecchini; tra essi una vaga collanina con pendenti a foglietta d'edera; orecchini a sospensione, ornati di perle e pietre verdi; un'altra collanina a maglia fitta. Tra gli avorî eccellono i resti d'una cassettina con rilievi e trafori, spilli ed aghi crinali adorni di figurette plastiche; si mostra una serie di tessere teatrali rotonde, ornate sul verso di figurine di amorini variamente affaccendati, con strumenti musicali, cassettine, frutta, corone. Nella collezione dei metalli è da segnalare, fra i molti oggetti, uno specchio in piombo, ornato sul rovescio dal gruppo plastico delle tre Grazie, il noto gruppo caro all'arte antica.

tallici ornati, uno spillo crinale (pure di bronzo), una lucernetta fittile con impressa la figura d'un coniglio, due coppette ornate di finissima terracotta, ed una notevole quantità di vetri, diafani e policromi, di forma varia, balsamarî, piattelli, coppette, bicchieri, fiaschette, ed una *oinochoe*. L'altra ha corredo meno copioso ma più scelto, specie per i vetri, tra i quali notiamo una coppa costolata, due fialette panciute, una rigata e l'altra di vetro latteo, un balsamario plastico a forma di dattero; fine è anche la lucernetta fittile con impressa la figura di Atteone dormente.

Le collezioni di bronzi, terrecotte, vetri, gioielli, avorî, pietre incise e gemme, sono di tale ricchezza che assai difficile è darne una idea compiuta, e ardua impresa rappresentarle con una scelta di esempi. Davanti alle vetrine in cui scintillano i vetri policromi e gli oggetti preziosi, intensa è la nostra ammirazione per l'altezza raggiunta dai Romani

(*fot. Cigliano, Zara*)

MUSEO DI ZARA. FIASCHETTA DI VETRO A RILIEVI.

MUSEO DI ZARA. LA LUPA DI ROMA, DAL PRETORIO DI BURNUM.

Ma la collezione che fra tutte desta la maggior ammirazione e più si impone all'attenzione ed allo studio — una delle migliori d'Italia — è quella dei vetri, composta di molte centinaia di esemplari, di cui almeno duecento sceltissimi ed eccellenti per maestria d'arte; arte che veramente possiamo denominare adriatica, se nel mondo Romano soprattutto le città adriatiche ne mostrano le testimonianze, e più tardi l'ha ripresa e tenuta alta Venezia. Sono vetri di ogni dimensione e foggia, delle tinte e delle tecniche più rare. Certi toni verde profondo, biondo ambra o pallido, azzurro cupo o limpido e diafano, ametista, paonazzo, così perfetti e intensi da sembrare strappati alle pietre dure ed alle gemme, ci appariscono veramente inimitabili; e la maestria più eccelsa è nella tecnica, che passa dal monocromo alle strutture più complesse e sottili, agli intarsi e impasti di paste vitree con piumeggi, svolazzi, granulati, rameggi, e infine all'incisione, al rilievo alle strutture plastiche con forme umane, animali, vegetali.

E seguono infine le sculture, tutte di età romana, provenienti da varî luoghi della Dalmazia settentrionale. Ammirandole, seguiamo il duplice cammino della scultura romana, in cui la corrente classicistica con il movimento accademico neoattico e neoellenistico continua a fornire opere di sostanza estranea all'animo romano, di forme finite ed eleganti, un poco fredde e astratte, mentre la corrente realistica veramente e profondamente romana si dedica all'opera storica ed al ritratto.

MUSEO DI ZARA. RILIEVO CON AMORINI FUNEBRI.

Alla prima, rappresentata con opere di tanto valore nella non lontana Salona e di cui talune delle nostre fanno nascere il ricordo, appartiene un frammento di sarcofago con un rilievo rappresentante Achille davanti al quale Priamo invoca la restituzione del cadavere di Ettore; una certa durezza e sommarietà nella fattura plastica e nel modellato non toglie efficacia alla composizione bene studiata e distribuita; copie di opere schiettamente ellenistiche sono una testina di bimbo dal viso paffuto e dalla bocca semiaperta, e la parte inferiore d'una figura femminile appartenente ad un gruppo, forse di Satiro e Ninfa, di quelli che furono cari ai Romani e che ornavano da Roma all'Africa le ville dei ricchi cittadini; ed a modi ellenistici ispirato, per quanto di visione ormai romano, è un'altro frammento di rilievo funebre con due Amorini aggruppati.

La seconda corrente comprende ritratti di molti imperatori e personaggi romani, stele

funebri, rilievi varii; tra essi mi piace additare due teste di giovani dall'abbondante chioma, e nell'uno dall'aspetto maestoso e imponente, dallo sguardo imperioso, ravvisare l'energico aspetto d'un romano, nell'altro invece più irrigidito, con lo sguardo impietrato dalla fissità delle iridi, riconoscere il sembiante di un barbaro vinto, rappresentazione cara ai Romani. In questa come in tante altre opere del genere, con diverso magistero d'arte che lascia ancor più evidente e scoperta la sostanza etica, i Romani esprimevano il loro orgoglio di onnipotenti dominatori; la loro sostanza rude, tutta tensione di forza e di volontà, vi traspariva evidente quanto più ingenua era la facoltà di formare.

Ma fra tutte le sculture del Museo di Zara più commovente e avvincente credo sia l'altorilievo con la Lupa, proveniente dal Pretorio di *Burnum,* che come una insegna, un vessillo, proteggeva il quadrato castello dove il presidio romano albergava; forse la più ingenua e semplice rappresentazione del simbolo di Roma, la lupa che allatta i gemelli, mentre dietro appare una figura che potrebbe essere il Dio Tevere, o Faustolo pastore; v'ha nell'opera una lontana eco di tante altre più esperte e finite ed il ricordo d'un tipo plastico che si era fatto nell'impero romano rappresentazione canonica; qui l'ingenuo artista ha voluto accentuare quanto della leggenda più colpiva la sua immaginazione, marcando e ingigantendo il carattere patetico e umano della scena, specie nel contrasto tra l'enorme fiera, magra e possente, dalle zampe smisurate, e i bimbi inermi, deboli, che la belva blandisce e allatta.

(*fot. Cigliano, Zara*)

MUSEO DI ZARA. CORREDO DI TOMBA ROMANA.

Uscendo da un valore di arte, trascendendo la ricerca espressiva e formale, la composizione si fa simbolo, valore morale e politico, quello in cui i militi del lontano presidio, in inospite sede, ponevano il religioso amore, la dedizione, per Roma eterna come una Divinità onnipossente e inattingibile.

PIRRO MARCONI
Soprintendente alle Antichità delle Marche, degli Abruzzi e della Dalmazia.

NEL prossimo settembre i Soci del Touring saranno chiamati a una escursione che ricorda, nella organizzazione e nello svolgimento, quelle dell'anteguerra e dell' immediato dopo guerra: un'escursione, cioè, che richiede ai partecipanti un po' di buona volontà, un po' di spirito di adattamento a qualche disagio, un po' di fatica; ma in compenso, offre loro visioni incomparabili d'alta montagna, attraverso un gruppo dolomitico fra i più belli e i più imponenti delle Alpi, che fu teatro di un'azione leggendaria: la conquista del Passo della Sentinella. Ancora una volta i partecipanti potranno constatare che cosa sia stata la vita degli alpini durante i tre anni e mezzo di guerra, e quali miracoli di audacia, di forza, di abnegazione essi abbiano compiuti per condurre a buon fine imprese che passeranno ai posteri in una luce di leggenda. Perchè, se quello che fu in pianura il fronte della nostra guerra più non mostra le tracce della lotta lunga e terribile, se la vita ha ripreso ovunque il suo ritmo normale, l' alta montagna conserva pressochè intatti i segni delle imprese sovrumane che vi si svolsero; rivela ancora nella sua integrità il valore degli uomini che crearono il miracolo della guerra alpina.

(*fot. Fränzl, Bolzano*)

LA « STRADA DEGLI ALPINI » HA INIZIO DAL RIFUGIO B. MUSSOLINI E SALE LUNGO IL VALLONE IN DIREZIONE DELLA FORCELLA GIRALBA, SOTTO IL VERSANTE NORD DELLA CRODA DEI TONI.

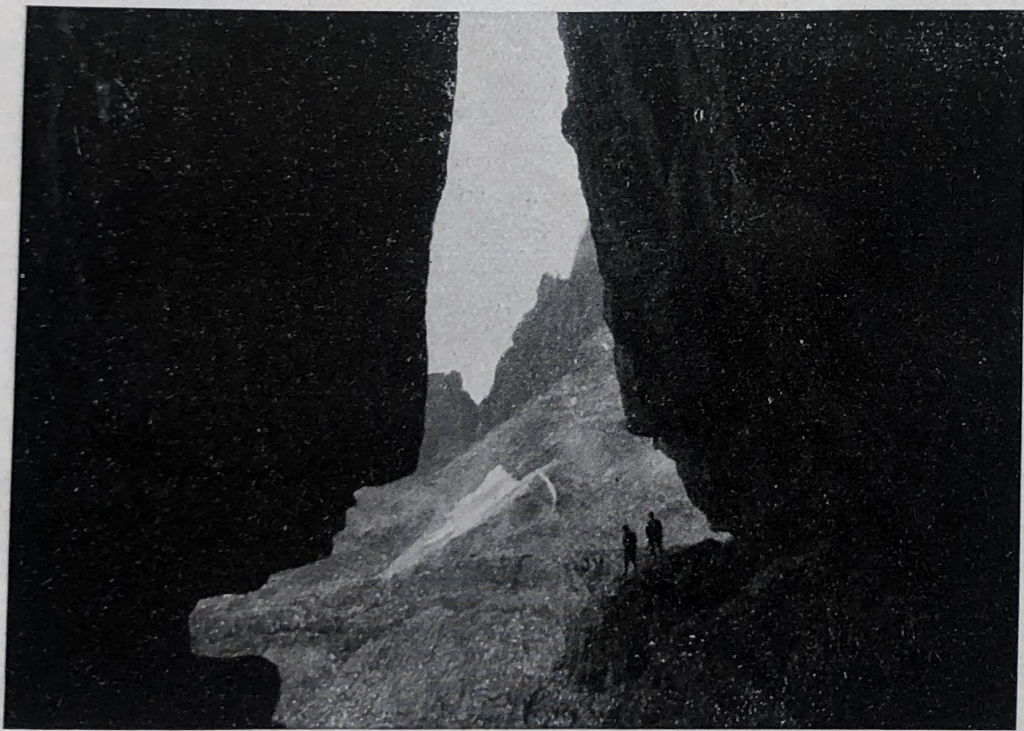
Già nel settembre del 1913, il Touring aveva organizzato, con la collaborazione della Sezione di Milano del Club Alpino Italiano, che gli diede l'aiuto dei suoi soci migliori, quell' escursione nazionale nelle valli del Cadore che riunì ottocento partecipanti, i quali ancora oggi ne ricordano gli episodi vibranti e commoventi; ricordano le parole piene di accorata passione, di ardente speranza, di

indomita fede, che Cesare Battisti, salito di nascosto nella notte tempestosa, dalla Pusteria su per la Val Popena, rivolse agli escursionisti riuniti nel salone del grande albergo al Lago di Misurina, allora in prossimità dell'iniquo confine politico tra l'Italia e l'Austria. Ricordano la sfilata, ordinatissima, silenziosa, perfetta, nella successiva radiosa mattina, sotto le immani pareti delle Tre Cime, alla Forcella di Lavaredo, sulla quale attendevano, letteralmente sbalorditi per l'inatteso spettacolo, ufficiali austriaci e kaiserjäger, saliti in grande numero dalla Pusteria, nella tema che l'escursione del Touring nascondesse una dimostrazione politica. Assistettero invece ad una manifestazione imponente per numero, ma governata da un tale ordine e da una tale disciplina, che la stessa stampa austriaca non potè a meno di ammirare e di elogiare.

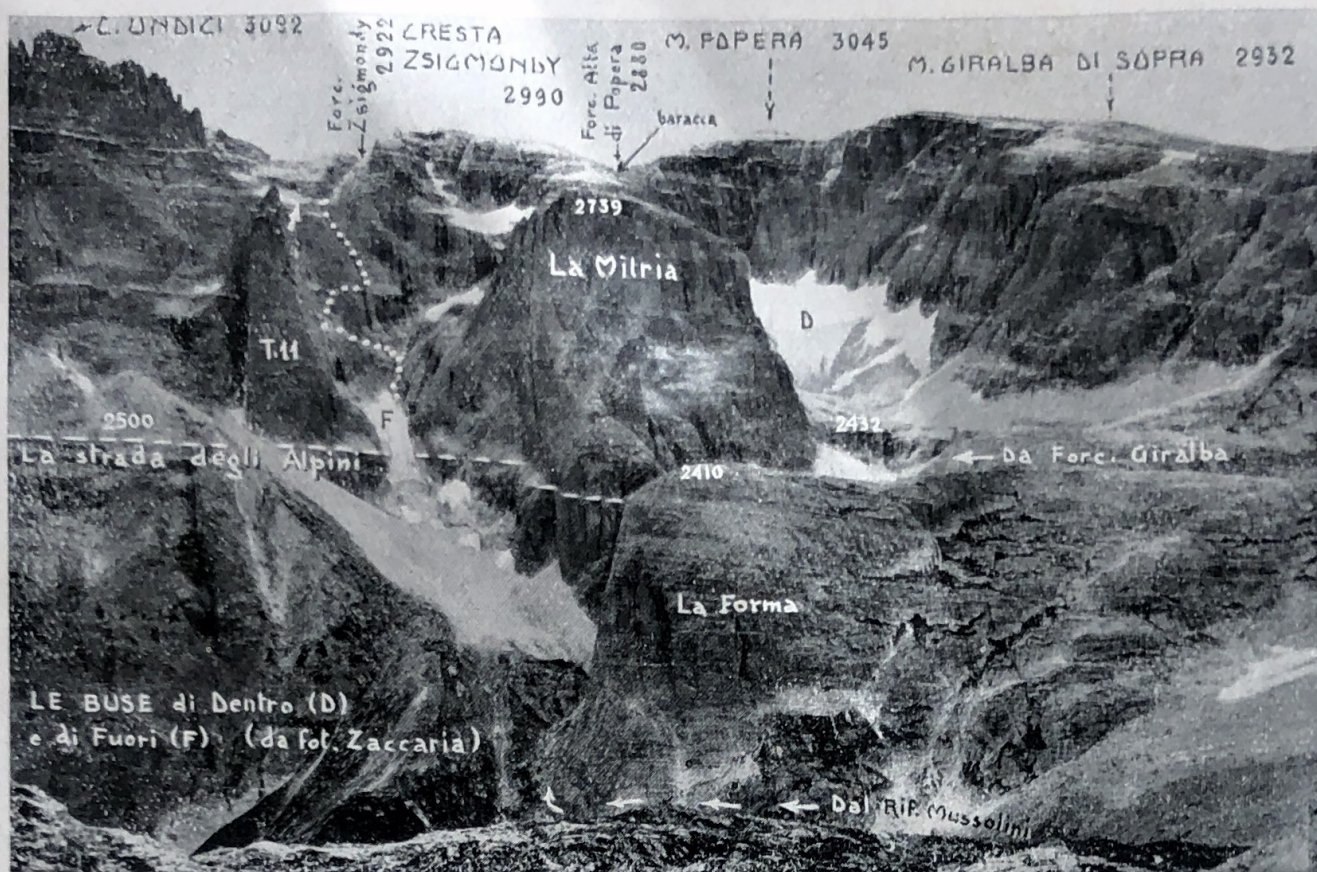
Finita la guerra con la vittoria travolgente del nostro esercito, il Touring fu il primo a condurre gli italiani nelle nuove Terre redente, organizzando le imponenti carovane del luglio 1919 nella Venezia Tridentina e del settembre 1920 nella Venezia Giulia: di mille persone la prima, di cinquecento la seconda; escursioni organizzate con l'aiuto prezioso del Ministero della Guerra e dei Corpi di Armata che presidiavano i rispettivi territori, che offersero gli autocarri per il percorso dei lunghissimi itinerari.

Nel settembre del 1919, il Turismo Scolastico, creato dal Touring nel 1913 per far conoscere ai giovanissimi studenti delle Scuole Medie la nostra Patria « ove è più bella e pura », aveva condotto cento studenti di una decina di scuole dell'alta Italia, sui campi di battaglia dell'Adamello, ove il generale Carlo Giordana, Medaglia d'oro, compì con le sue truppe gesta che hanno veramente del favoloso. In quella escursione, i nostri giovani ebbero l'aiuto fraterno di 20 alpini e la guida preziosa del colonnello Villa, tre volte decorato con medaglia d'argento, il quale, sulla vetta dell'Adamello, illustrò quelle che furono dette dai soldati, chiusi nei costumi di tela bianca, con una giocondità contrastante con la drammatica grandezza degli avvenimenti, le *battaglie dei pulcinella*. E furono battaglie di Eroi.

Ed ecco ancora, nel settembre del 1928, l'escursione dalle Croci delle Tofane al Cippo del Brennero, con la guida del colonnello Carlo Rossi, comandante il IV Reggimento Alpini, che a Forcella di Fontana Negra, tra i ciclopici appicchi delle due Tofane, evocò la meravigliosa figura di Antonio Cantore: il generale che aveva afferrato l'anima della massa alpina, il simbolo dell'eroismo semplice e taciturno. Il mattino seguente i duecento soci portarono una corona al monumento eretto dagli alpini accanto alla piccola stazione di Cortina, in faccia alle Dolomiti, che il Generale, infagottato nel cappottaccio, il cappello sugli occhi, le mani appoggiate sulla piccozza, guarda semplicemente, da buon alpino senza pose. Guarda la Forcella ove il 20 luglio 1915, mentre con un binocolo stava studiando le posizioni nemiche, cadeva colpito da una palla in fronte. Nel pomeriggio gli escursionisti salirono al Rifugio Principe Umberto, a Forcella Longeres, indi al Rifugio Tre Cime, donde scesero, per la Valle Campo di Dentro, a Dobbiaco.

L'escursione alla

(*fot. Meneghello*)

GIUNTA SOTTO LA BUSA DI DENTRO, LA STRADA IMBOCCA LA CENGIA DELLA SALVEZZA, ADATTATA DAGLI ALPINI CON MERAVIGLIOSO LAVORO.

(*fot. Zaccaria*)

UNA INTERESSANTE FOTOGRAFIA DESCRITTIVA DEL TRACCIATO DELLA STRADA DEGLI ALPINI DA FORCELLA GIRALBA AL FIANCO OVEST DI CIMA UNDICI.

quale i soci saranno invitati nel prossimo settembre vuole, in certo qual modo, essere la continuazione di quella alle Tofane del 1928. Essa si inizierà a Cortina, donde i partecipanti saranno condotti a pernottare ai tre Rifugi Principe di Piemonte, Tre Cime e Mussolini. Tre superbi punti di partenza per escursioni ed ascensioni dolomitiche di ogni durata e di ogni difficoltà; tre superbi osservatori dominanti un meraviglioso mondo alpino che vide episodi fulgidissimi di ardimento, dei quali furono protagonisti uomini nati e cresciuti tra crode della più disperata verticalità.

Così gli escursionisti, giunti alla Forcella di Lavaredo (m. 2457), si troveranno in prossimità del Monte Paterno, sulla cresta terminale del quale (cresta nord-nord ovest), ai primi albori del 4 luglio 1915 — narra Antonio Berti nella sua ottima « Guida delle Dolomiti Orientali » — fu visto un uomo ascendere lentamente in un silenzio assoluto, lanciare una dopo l'altra tre bombe verso la vetta; fu visto sorgere improvvisamente sulla cima e spiccare sul cielo limpidissimo una figura di soldato alpino. Fu visto questo soldato scagliare con le due mani un masso sull'uomo, che cadde riverso, precipitando lungo la parete, alla cui base giacque esanime. Il soldato che aveva salvato il Paterno era Pietro De Luca, medaglia di bronzo; l'uomo che aveva osato l'impresa sovrumana era la grande guida austriaca delle Dolomiti, Sepp Innerkofler, Medaglia d'oro.

Dalla Forcella di Lavaredo, per la Forcella del Pian di Cengia (m. 2522), una parte degli escursionisti scenderà a pernottare al Rifugio Mussolini (m. 2235), in un anfiteatro di selvaggia bellezza, dominato dalla mole poderosa e solenne della Croda dei Toni. Se le montagne — come ha detto John Ruskin — sono le più belle chiese che sorgono al culto di Dio, la Croda dei Toni — scrisse il Sinigaglia — è certamente, nelle Dolomiti, la vera, la superba cattedrale. « Dal Rifugio Mussolini si vede la montagna balzare al cielo con un salto prodigioso — dice il Berti nella guida sopraccennata — superba e prepotente come una sfida.

Non patisce vicini, comincia là dove le altre finiscono. Domina sola ».

Dal Rifugio Mussolini avrà inizio il percorso di uno dei più superbi itinerari dolomitici (la « Strada degli Alpini ») che un innamorato dell'Alpe possa desiderare, svolgentesi in gran parte sopra i 2500 metri. Esso permette-

(fot. dott. A. Berti)

LA STRADA TAGLIA IL VERSANTE OVEST DI CIMA UNDICI PERCORRENDO LA BIANCA TERRAZZA DI DETRITI...

la Forcella Giralba, per la quale si scende nella Valle dell' Ansiei, si prosegue in direzione di Cima Undici, si entra nella Busa di Dentro, arrivando all'inizio della Cengia della Salvezza, lungo la quale corre il sentiero aperto dagli alpini durante la guerra, con un lavoro portentoso, attraverso le vertiginose pareti dei contrafforti del Popera. Questo percorso è semplicemente meraviglioso e offre ad ogni passo visioni di strapiombi formidabili, di gole selvagge, dal cui fondo pauroso l'occhio discerne le lontane verdi praterie della Valle Fiscalina. La Cengia continua girando sotto la Torre Undici, raggiunge le baracche di guerra alla base della via di arroccamento alla posizione di Quota 2814, presidiata dagli alpini.

Oltrepassato questa specie di trinceramento, si attraversa la lunga colata di ghiaie che fascia la parete ovest di Cima Undici, tra i

rà ai partecipanti di godere visioni d'alta montagna di grande e selvaggia bellezza, e di farsi un'idea delle difficoltà eccezionali superate dai nostri alpini per l'organizzazione difensiva del massiccio di Cima Undici, prima; per la conquista del Passo della Sentinella, dopo. Impresa, questa, che richiese uomini di straordinaria energia, rotti a tutte le insidie della montagna, pronti a tutte le audacie, tetragoni ai climi più rigidi, perchè tutto il lavoro, lungo, paziente, arditissimo, venne iniziato e condotto a termine in piena stagione invernale. Due sono gli uomini che, col generale Giuseppe Venturi, il quale tenacemente volle e organizzò l'impresa audacissima, emergono in questa epica lotta contro il nemico e contro la natura: l'aspirante Italo Lunelli (nome di guerra: Raffaele Da Basso), Medaglia d'oro, e il capitano Giovanni Sala, comandante il distaccamento di Quota 2990, Medaglia d'argento.

Dal Rifugio Mussolini, lasciando a destra

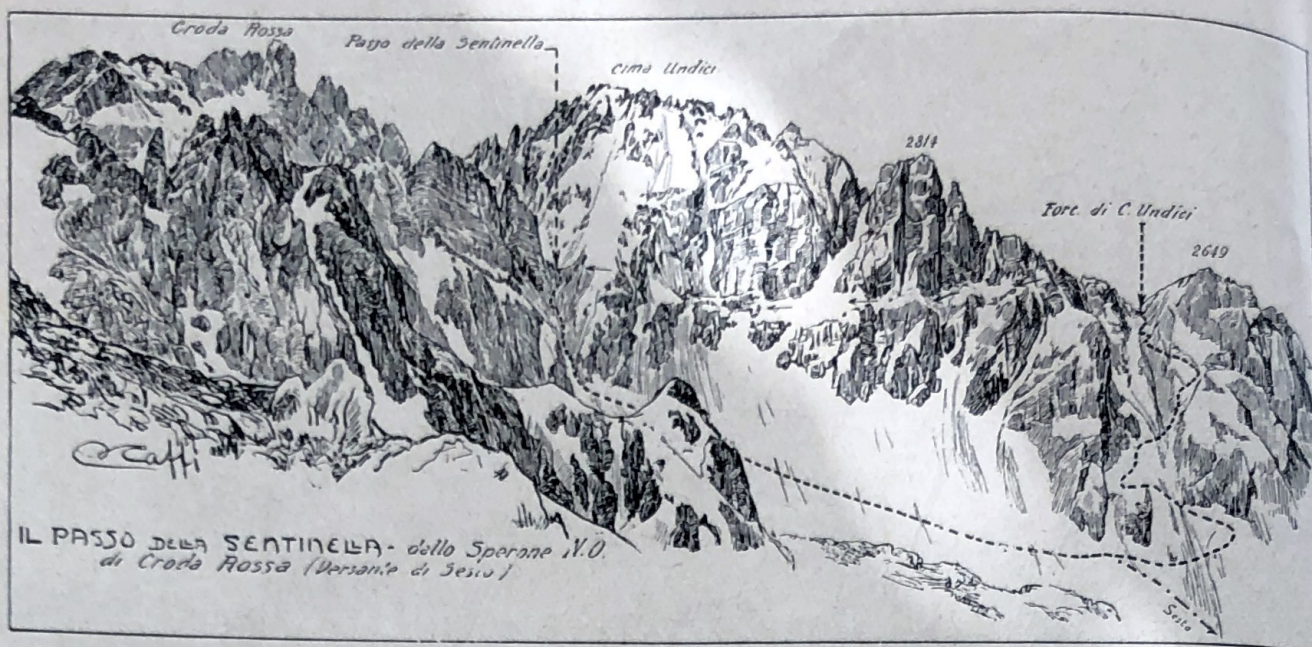
(fot. Paganone)

... AL TERMINE DELLA QUALE SI PASSA SOTTO LA QUOTA 2814, CUI GLI ALPINI ACCEDEVANO CON SCALE DI CORDA.

(*fot. O. Langl, Vienna*)

GIRATO LO SPIGOLO ALLA FORCELLA DI CIMA UNDICI, LA STRADA SVOLTA SUL VERSANTE OPPOSTO E PROCEDE PER ROCCIA, TAGLIA VARÎ CANALONI NEVOSI E, SENZA PERDERE QUOTA, PORTA AL PASSO DELLA SENTINELLA, CHE S'INTAGLIA SOTTO IL DITO ROCCIOSO BEN VISIBILE NELLA FOTOGRAFIA.

2500 e i 2600 metri, cosparsa di reticolati. Si giunge così alla Forcella di Cima Undici (m. 2600) che gli austriaci occuparono saldamente dopo che gli italiani ebbero preso il Passo della Sentinella.

Dalla Forcella di Cima Undici il vecchio sentiero scendeva per un ripido ghiaione nel grande circo sotto il nevaio della Sentinella, fino ad incontrare il sentiero che dalla Valle Fiscalina sale al Passo. Invece, per raggiungere la mèta bellissima, gli escursionisti, da Forcella di Cima Undici seguiranno la nuova strada tracciata dalla Sezione di Padova del Club Alpino Italiano. Essa taglia orizzontalmente il versante nord di Cima Undici, evitando la discesa nel vallone e la faticosa salita, per ghiaia e neve, al Passo. Inoltre essa offre un percorso magnifico per l' ambiente nel quale si svolge e per i ricordi di guerra che rievoca. Mantenendosi sempre sui 2600 metri, taglia la Quota 2814, il Canalone di Forcella Grande, il Canalone

(*schizzo di A. Caffi, dalla « Guida » del dr. Berti*)

L'ITINERARIO FRA LA FORCELLA DI CIMA UNDICI E IL PASSO DELLA SENTINELLA. - LA LINEA PUNTEGGIATA INDICA L'ANTICO PERCORSO; LE FRECCE SULLA CENGIA SEGNANO IL NUOVO PERCORSO APERTO DALLA SEZ. DI PADOVA DEL C. A. I.

Coutandin, così chiamato per la fantastica scivolata che vi fece un valoroso soldato, lo sciatore Coutandin, mentre, con un manipolo di alpini guidati da Italo Lunelli e dal sottotenente Angeleri, stava tentando di notte il passaggio a Forcella Nuova, per l'organizzazione difensiva del Passo della Sentinella, conquistato dai nostri alcuni giorni prima. Dopo essersi prodigato per aiutare i compagni in un punto particolarmente difficile, scivolava lungo il canalone che si sprofonda per più di trecento metri. Ritenuto morto dai compagni, era stato trascinato in fondo da una valanga, dalla quale gli austriaci lo avevano tratto svenuto e con una gamba spezzata. Fu proposto dal suo Comandante per la Medaglia d'argento.

Infine il sentiero taglia il gran canalone di neve pel quale i *Mascabroni* del Capitano Sala, vestiti di bianco, scesero dalle Forcelle Da Col e Dal Canton la mattina del 16 aprile 1916, slittando sul ripidissimo pendio con velocità fantastica e piombando sul Passo della Sentinella, che gli alpini del sottotenente Martini avevano occupato alcuni momenti prima salendo dal Vallone Popera, mentre il plotone guidato da Italo Lunelli e da Leida aveva conquistato, con arditissima e silenziosa scalata, il pianoro del Dito, sovrastante al Passo sui contrafforti di Croda Rossa, assicurando per tal modo il successo dell'impresa. La fulminea discesa da Cima Undici sul Passo della Sentinella, effettuata da tre ufficiali e trentasei sottufficiali e soldati, in piena luce e sotto il tiro rabbioso del nemico, al grido travolgente di Savoia, aveva destato un entusiasmo incontenibile in tutte le truppe del Vallone Popera.

Il Passo (m. 2717), che si apre tra le cuspidi di Croda Rossa, baluardo inespugnabile degli austriaci durante la guerra, e di Cima Undici, è caratterizzato da un'esile guglia, chiamata Sentinella o Dito, che lo fiancheggia e dalla quale prende il nome. Sacchetti grigi che perdono terriccio dagli innumerevoli strappi, piuoli di ferro, corde metalliche, trincee franate, ricordano il dominio degli austriaci prima, degli italiani poi. La sua conquista privò il nemico di una posizione formidabile dalla quale, protetto dalle batterie annidate fra i torrioni di Croda Rossa, poteva scrutare tutti i movimenti delle nostre truppe in Val Pàdola. Intorno al Passo, rocce e strapiombi d'ogni dimensione e d'ogni forma. Ai lati, i due valloni che sprofondano in Val Fiscalina e in Val Comelico. Vigila, nel silenzio grande della montagna, una Madonnina dal sorriso ingenuo e buono, portata lassù, dopo la guerra, dai montanari di Candíde.

Dopo una breve sosta al Passo per un omaggio di fiori alla memoria dei Caduti, i cui nomi sono incisi su due lapidi, gli escursionisti proseguiranno per il Rifugio Olivo Sala (metri 2102), costruito dalla Sezione di Padova del Club Alpino Italiano adattando l'edificio

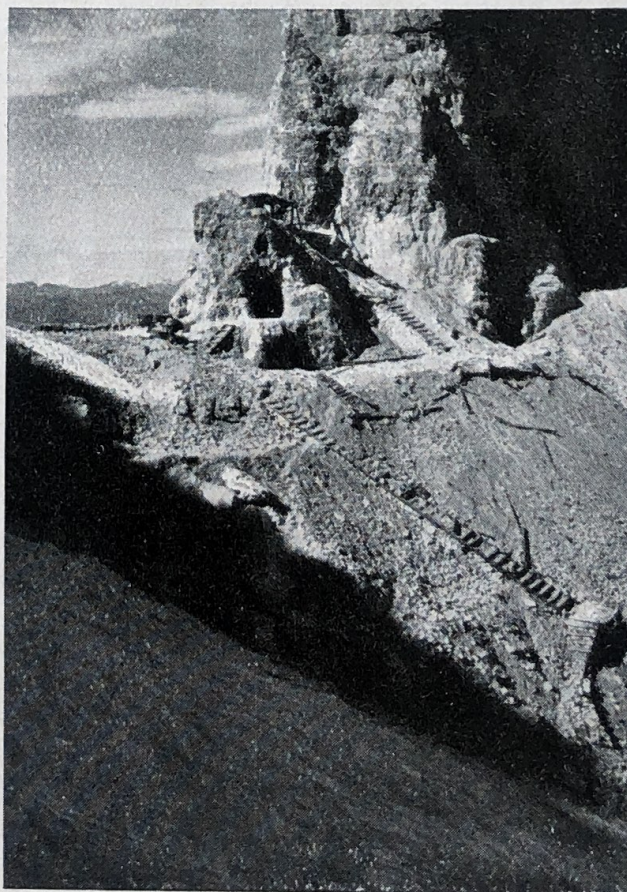
(*fot. dott. A. Berti*)

SI LEVA, A SINISTRA DEL PASSO, LA CRODA ROSSA DI SESTO, IRTA DI GUGLIE E DI PINNACOLI, MASTIO AUSTRIACO FORMIDABILE, RIMASTO INESPUGNATO IN GUERRA.

che, durante la guerra, era stato la sede del Comando delle truppe di Regione Popera. È dedicato alla memoria del Generale degli alpini, fratello del Capitano di Cima Undici: magnifico ufficiale che combattè sulle Tofane, sul Monfenera, sul Tomba, sull'Asolone e organizzò la difesa del Vallone Popera.

Finalmente, dal Rifugio Sala per la Forcella Popera (m. 2296), e sarà questa l'ultima breve salita della lunga giornata, gli escursionisti scenderanno al Passo di Monte Croce (m. 1656), ove la marcia avrà fine. Le auto li trasporteranno, per Sesto e San Candido, a Dobbiaco (m. 1243), ove potranno finalmente riposare nella incantevole visione delle due grandi vallate della Rienza e della Drava, che risalendo da opposti mari ivi si uniscono sotto un unico cielo e un'unica bandiera: la bandiera d'Italia.

***

L'escursione, attraverso un paesaggio grandioso e superbo, è di quelle che più non si dimenticano. Ogni tratto del magnifico percorso ricorda la gloria del monte e della stirpe. Vi appare in tutta la sua epica grandez-

(*fot. dott. A. Berti*)

LO STORICO PASSO DELLA SENTINELLA.

(*fot. dott. A. Berti*)

DAL PASSO DELLA SENTINELLA, LA « STRADA » SCENDE AL RIFUGIO OLIVO SALA, PERCORRENDO IL VALLONE POPERA, CONSACRATO DALL'EROISMO DI FANTI E ALPINI.

poeta delle Laudi. E fu valore grandissimo, sbocciato, come il fiore alpino, in silenzio e in umiltà; sorretto da una volontà incrollabile, da una fede che non conobbe ostacoli.

Per questa loro divina bellezza, alla quale attinse il genio immortale di Tiziano, per le incancellabili vestigia di un ardimento spinto al di là di ogni umana concezione, le montagne che videro la guerra parlano veramente al nostro spirito e al nostro cuore. Narrano le notti vissute dai soldati all'addiaccio, nell'urlo formidabile della tempesta o nella luce tranquilla delle stelle; le lunghe, penose *corvèes* degli uomini curvi sotto il peso dei materiali, di canalone in canalone, di cengia in cengia, di rupe in rupe, sotto la incombente, assillante minaccia delle valanghe, con le mani rese insensibili dal gelo, senza un grido, senza un lamento, teso ogni muscolo nella fatica immane.

Ecco perchè il Sodalizio chiama a raccolta i suoi soci per un pellegrinaggio nelle Dolomiti di Sesto. Quelli che accoglieranno il suo invito glie ne saranno grati. A escursione finita essi penseranno, come Giuseppe Urbani, gentile poeta d'Abruzzo, che, realmente, queste nostre meravigliose montagne sono

i segni delle stirpi
i monumenti dell'eternità.

za il prodigio delle aquile umane. Grandi uomini e grandi montagne; gli uni degni delle altre. « Il valor rise come il fiore sboccia » cantò il

MARIO TEDESCHI.

IL PORTO DI GENOVA BRULICANTE DI NAVI, VEDUTO DAL VELIVOLO.

TURISMO AEREO

L'Italia a volo da mare a mare

A Genova, nella parte più nuova del porto immenso, vicino alla vecchia Lanterna, è l'idroscalo donde partono i saettanti velivoli che, in meno di un giorno, uniscono la Superba alle più lontane terre del Mediterraneo, a Roma, a Napoli, a Palermo, a Marsiglia, a Barcellona, a Venezia e a Trieste.

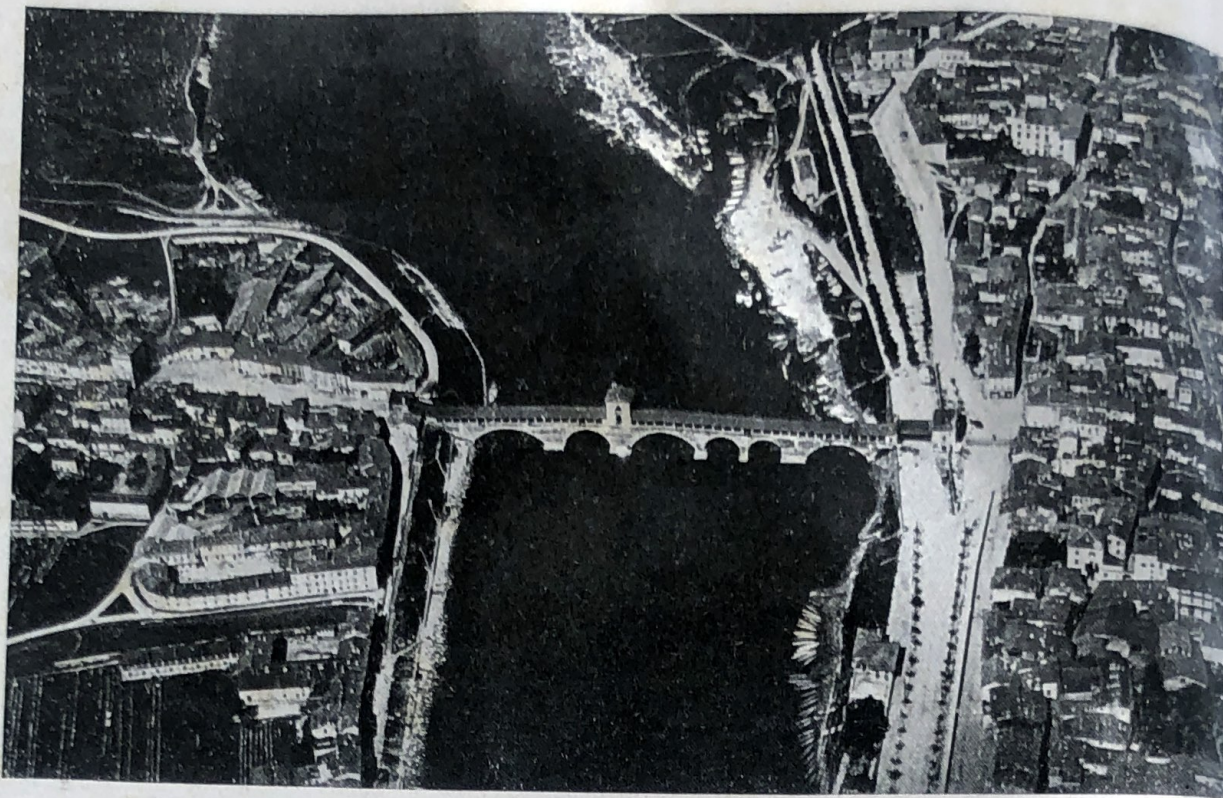
Sono viaggi meravigliosi che tutti dovrebbero compiere, per godere, se non altro, dello spettacolo indimenticabile di panorami sconfinati, che non è dato neppure immaginare altrimenti; del cinematografico scorrere dello spazio dinanzi alla rapida fusoliera; per assistere al rapido mutare delle regioni, al variare dei climi, del paesaggio, nei suoi colori e nei suoi aspetti.

Oggi io viaggio da Genova a Trieste.

Imbarco su un grande idrovolante di una delle nostre valorose Società di navigazione aerea, e mi trovo nell'ampia cabina, dove su comodissime poltrone possono agevolmente trovare posto otto passeggeri ottimamente installati.

L'apparecchio che mi ospita ha una doppia ala fra cui rombano tre motori: uno da 500 e due da 250 HP. Motori provati ormai da una lunga esperienza, e la cui potenza è distribuita in modo da dare la sicurezza che, anche nel caso assai improbabile di avaria di uno fra essi, il viaggio potrà continuare senza pericolo, perchè anche con due soli motori efficienti l'idrovolante può mantenersi in linea di volo.

Tùrbinano le eliche. Lo sportello superiore della cabina si chiude sulle nostre teste, l'apparecchio si muove, acquista velocità, tenta il distacco, saltella un paio di volte sull'acqua.... è in volo.

L'immensa città è tutta davanti ai nostri occhi; le enormi moli dei bastimenti nel porto si vanno facendo sempre più piccole; si restringono gli specchi d'acqua, svaniscono nella lontananza, in una caligine di fumo e

PAVIA E L'ANTICHISSIMO PONTE COPERTO SUL TICINO, VEDUTI DALL'ALTO.

di nebbia, i grandi stabilimenti; sono già sotto a noi le montagne, su cui — piccole macchie grige — spiccano i forti della cinta esterna; quelli che ricordano glorie antiche e recenti: Massena, gli Austriaci... Napoleone.

Sotto a noi è il galoppo delle montagne; le copre sulle pendici il verde delle selve fittissime; più in alto il verde tenero dei prati; qua e là chiazze di neve; in una gola la spuma di un corso d'acqua che precipita a valle: fiume o ruscello? di quassù tutto è piccolo, tutto è in proporzioni ridottissime.

Ogni tanto l'apparecchio cala rapido.... si riprende; le ampie ali oscillano come se la macchina galleggiasse su un invisibile mare leggermente mosso. Passiamo fra le nubi, giriamo intorno a un nero ammasso che si spinge a perdita d'occhio verso occidente.

Siamo ormai sul crinale delle montagne; il paesaggio ci appare come uno sterminato rilievo topografico, di quelli che nel museo militare di Roma, in Castel Sant'Angelo, riproducono il terreno di famose battaglie del passato. Sembra logico che i generali dell'avvenire debbano servirsi dell'aeroplano per condurre direttamente la battaglia; le masse enormi dei combattenti, la grande estensione del fronte di battaglia che avevano allontanato i Comandanti dalle linee di combattimento, togliendo loro in gran parte il controllo delle truppe, forse non saranno più, in futuro, ostacoli assoluti a una diretta azione di comando. Forse l' aviazione renderà nuovamente possibile il manifestarsi di un Napoleone del ventesimo... o, meglio, del ventunesimo secolo.

La zona montuosa, aspra, accidentata, dai pendii ripidissimi, dalle gole selvagge, va mutando d'aspetto; succedono i dossi tondeggianti delle colline, le abitazioni si vanno facendo più fitte, più frequenti e più importanti i paesi. Sono le alture del Tortonese; a sinistra, lontano, si indovinano, oltre Alessandria, (di cui si distingue nettissimo sul margine della pianura l'abitato), altri rilievi; è il Monferrato.

Avanti: il ronzio dei motori ci accompagna amico; è una voce a cui ormai siamo abituati e che non ci disturba più.

Perdiamo di quota; siamo vicini a terra; ampio si apre sotto lo scafo il letto del Ticino, impetuosa corrente giallastra su cui poco dopo galleggiamo tranquilli, vicino al fabbricato dell'idroscalo, altissimo sopra i poderosi piloni che lo tengono al sicuro dalle improvvise collere del fiume e lontano anche dal suo più alto livello in tempo di piena. Lasciamo la cabina, saliamo la bizzarra scali-

IL CENTRO DI CREMONA: SI DISTINGUONO L'ALTISSIMO TORRAZZO CON LA CATTEDRALE E IL BATTISTERO, E, PIÙ A SINISTRA, LA MASSA ARBOREA DEL GIARDINO PUBBLICO.

nata che fiancheggia le due immense travi di cemento armato che costituiscono lo « scivolo » del grande *hangar* superiore, ed eccoci nell'accogliente saletta da pranzo della « stazione aerea », seduti a tavola, mentre dal canto suo anche il nostro idrovolante fa la sua colazione: di olio e benzina.

A mezzogiorno in punto, mentre un altro apparecchio sta planando sul fiume, siamo nuovamente in cabina. Il distacco avviene, questa volta, senza neppure una scossa. Lasciamo dietro a noi Pavia, il famoso « Ponte dei Molini », caratteristico col suo lungo tetto di tegole annerite dai secoli, ed eccoci sul Po; il magnifico fiume scorre maestoso sotto i nostri occhi, fiancheggiato da fitte boscaglie, da canneti, da sterpaie. Presso a una sponda avanza lentissimo un convoglio di barconi, legati l'uno all'altro; sul cammino di « alzaia » li trascina una minuscola trattrice ansimante.

Ci manteniamo a una quota media di millecinquecento metri, che offre al pilota la possibilità di scegliere, ove occorra, il migliore punto per un ammaraggio di fortuna.

La pianura si stende sotto ai nostri occhi come uno sterminato disegno; strade, ferrovie, case, villaggi, città, colture, appaiono nitide e chiare; come in miniatura.

Sulla destra del Po, di cui tagliamo le anse capricciose, che corre come un nastro scintillante verso oriente, è la grassa pianura emiliana; fra la bruma si indovinano, più che non si vedano, le vette dell'Appennino. Sulla sinistra sono le Alpi; ininterrotta linea di candide vette, di ghiacciai che battuti dal sole hanno barbagli di fiamma.

E passano le città: Cremona, Parma, Mantova coi laghi. E passano le correnti che vanno a unirsi al fiume regale; l'Adda, il Mincio... Eccoci sull'Adige....

Più avanti la zona delle bonifiche; la laguna dove, sotto lo specchio acqueo, si vede la trama dei canali, ove si scoprono le formazioni di nuovi isolotti; le strade che corrono su arginelli sottili... Chioggia; lontano, il doppio ponte di Venezia: il vecchio, su cui cammina un treno; il nuovo, opera colossale, de-

MANTOVA, CON LA SUA BELLA CATTEDRALE, IL CASTELLO, IL PALAZZO DEL TE E IL PONTE FRA I DUE LAGHI.

gna delle grandi tradizioni della Serenissima, sul quale guizzano rapide le automobili.

Ed ecco Venezia; sembra ristretta nelle sue case ammucchiate, sormontate da cupole e campanili. Qui non è, come nelle città di terraferma, l'allargarsi dell'abitato in lunghi tentacoli, a fiancheggiare le strade che si irradiano dal centro; qui è una unità compatta, ben definita, i cui margini sono rigorosamente segnati dalla laguna, che tutta la circonda. Venezia, tagliata dal gran serpe del Canal Grande, dominata dall' altissimo campanile, da cui si sprigionano lampi di fiamma, dalle cento cupole d'oro battute dal sole. E più lontano, le isole; ecco San Francesco del Deserto, il Lido, verdeggiante di giardini, e in cielo un volo di apparecchi militari, e sul mare, basso, un volo di gabbiani.

Ammariamo; il motore tace un istante..., riprende il suo canto fragoroso.... siamo al pontile dell'idroscalo.

Una breve sosta; scambio di posta, corrispondenza di ufficio, la partenza in motoscafo dei viaggiatori che hanno raggiunto la mèta, l'imbarco dei nuovi compagni di viaggio.

E ancora il fragoroso turbinare delle eliche, la rapida corsa sulle onde, il distacco.... Addio Venezia!

Seguiamo la costa bassa, quasi sfiorando la tersa superficie del mare; il tempo si è messo al bello, pochissime nubi nel cielo orientale, mentre a Nord, verso la montagna, è una densa massa che nasconde quasi del tutto le lontane vette delle prealpi Carniche. Caposile, il Montello.... Ricordi sempre vigili di un pericolo mortale, di una sovrumana resistenza, di una travolgente Vittoria.

Dove sono le navi austriache? dove i rapidi « Mas » che Costanzo Ciano guidò arditissimamente all'attacco?

Vivono nel ricordo e nella leggenda.

Il Tagliamento... l'Isonzo, Monfalcone. Dove è l'altissimo scafo crivellato di cannonate sullo scalo ove era stato abbandonato all'inizio delle ostilità? dove vissero ore febbrili di ansioso sgomento, di incontenibile entusiasmo i nostri Comandi dell'estrema ala destra, mentre l'Hermada fiammeggiava di esplosioni, mentre, lontano, biancheggiava Trieste in attesa?

VENEZIA: LA RIVA DEGLI SCHIAVONI, SAN MARCO, IL PALAZZO DUCALE, L'IMBOCCO DEL CANAL GRANDE, S. MARIA DELLA SALUTE. — SUL DAVANTI, IL CANALE DELLA GIUDECCA.

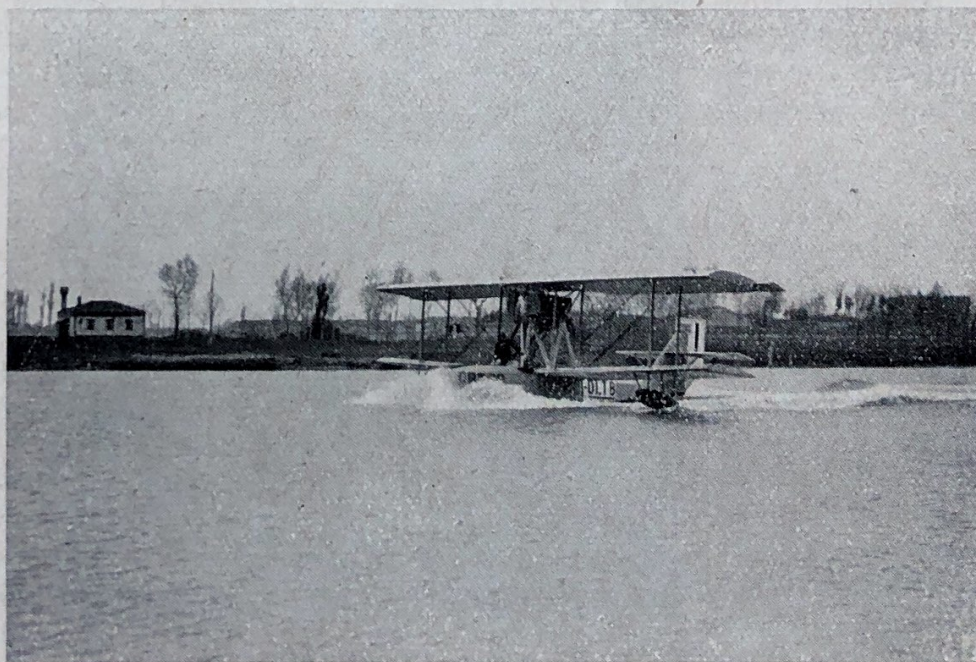
Verdeggiano le vallette dove un giorno dominava la morte; linde e civettuole sono risorte le abitazioni dove non erano che ruderi informi; e il grande Cantiere, che l'Italia ha richiamato a nuova vita, ha veduto altri scafi scendere in mare; navi da guerra, navi mercantili, fervidi strumenti della Pace, rinata nel mondo dopo il duro travaglio della Guerra.

L'apparecchio avanza lungo la costa che si va facendo sempre più erta sempre più verde; biancheggia il candido castello del Destino; « O Miramare dalle bianche torri » così lo cantò il Poeta Italico.

Ed ecco, finalmente Trieste. Da San Giusto, senza dubbio, la campana suona e ci saluta; ci viene austera incontro l'ombra di Oberdan, e la seguono i Martiri che a cento a cento vollero e prepararono i suoi nuovi destini...

Dilegua la visione, mentre ci abbassiamo ancor più. Come è piccolo il nostro idrovolante di fronte ai colossi d'acciaio che ci circondano! come sentiamo, nel duro confronto, la nostra fragilità!

Siamo in porto; giungiamo alla riva. È lo sbarco.

Esce una grande motonave: è la « Vittoria », la più bella unità che oggi solchi i mari dell'Oriente; la più rapida; una nave Italiana, costruita da operai Italiani, in un can-

UN CANT 10 IN PARTENZA DAL LIDO DI VENEZIA.

UN CANT 22 (TRIMOTORE) IN VOLO SOPRA LA CITTÀ DI TRIESTE.

tiere Italiano, per conto di una società di navigazione Italiana.

È il simbolo vivente dell'Italia di Vittorio Veneto, dell'Italia vittoriosa; è il messaggero della nostra volontà e della nostra fatica; del nostro lavoro, del nostro successo.

E il magnifico viaggio compiuto, che in mezza giornata ha unito la Superba alla Dominante e questa alla città di San Giusto, sui campi ove si sparse generoso il sangue italiano, per la realizzazione di un'aspirazione sublime fatta oggi di realtà, da Montenotte, Dego, Millesimo, Mantova, che videro la gloria di Napoleone; dal Mincio, all'Adige, a Venezia, che seppero gli entusiasmi delle guerre del Risorgimento; dal Piave all'Isonzo, al Carso, che videro il martirio e il trionfo del glorioso epilogo, può ben dirsi un glorioso itinerario sulla strada che ha saldato in una nuova Epopea, la Roma di Cesare alla Roma di Mussolini.

CARLO DE RYSKY.

La Mostra del Tesoro di Firenze Sacra

La Mostra del Tesoro di Firenze Sacra, ideata e promossa dalla Federazione Fascista del Commercio e realizzata con l'appoggio delle Autorità Ecclesiastiche e della Sopraintendenza all' Arte della Toscana, togliendo occasione dall'Anno Santo, ha voluto raccogliere dalle chiese di Firenze e della Diocesi centinaia di capolavori di ogni secolo — dal Duecento al Settecento — abitualmente riposti, o, per la loro lontananza, difficili a potersi vedere, tali da rivelare anche questo volto più sconosciuto, ma non meno splendido e interessante, dell' Arte Sacra.

L' idea di questa Mostra era appena germogliata nella mente di qualcuno, e subito fu fatta realtà: ecco gli innumerevoli oggetti preziosi e rari scovati dai loro nascondigli, dagli armadi di noce intagliato, dalle sacrestie silenziose, a far bella mostra di sè, raccolti tutti insieme per la gioia e la fede di tanti cuori.

Le prime a rispondere all' appello sono state, naturalmente, le Chiese di Firenze, chiese signore, che oltre quello che ostentano sugli altari, hanno tante cose belle riposte, proprio come nelle famiglie patrizie: Santa Maria del Fiore, così ricca di storia e d'arte, che può permettersi il lusso di aver un museo tutto suo; San Lorenzo, che racchiude le preziose statue di Michelangiolo e i pulpiti di Donatello; Santa Maria Novella e Santa Trinita, con le leggiadre storie pittoriche del Ghirlandaio; Badia, il cui snello campanile a freccia dà una nota caratteristica al panorama di Firenze; San Firenze e San Gaetano, solitari monumenti del barocco fiorentino; l'Annunziata, chiesa dei voti e degli sposi; e le due signore di là d'Arno, S. Spirito, aerea e luminosa architettura del Brunellesco, e S. Maria del Carmine, con le storie stupende di Masaccio.

(*fot. Alinari, Firenze*)

FIG. I - RICCIO DEL PASTORALE DI LEONE X CON LA FIGURA DI SAN LORENZO. (FIRENZE - BASILICA DI SAN LORENZO).

Alle chiese maggiori si sono unite le sorelle minori, quelle di città e quelle di campagna; e questa è stata forse la sorpresa più gradita e la rivelazione più impensata, almeno per il gran pubblico, di questi tesori sparsi un po' dovunque. Paesi noti finora solo per le loro industrie o per i loro prodotti agricoli, borghi e frazioni di poche case aggruppate intorno alla chiesa rustica, eremitaggi in mezzo alle abetine, luoghi dai nomi spesso ignoti, scontrosi o sorridenti, eccoli qui, alla Mostra. E non ci scompariscono. I vecchi semplici preti, a cui quei preziosi erano affidati, se ne sono staccati molto spesso a malincuore: con mani gelose, con parole di raccomandazione, li hanno consegnati a chi doveva portarli giù, in città,

(*fot. Brogi, Firenze*)

FIG. 2 - LA « COLOMBINA » PORTAFUOCO, DI RAME, DEL XV SECOLO, USATA PER LO SCOPPIO DEL CARRO, IL SABATO SANTO.

come chi affida ad altri un figlio che va lontano da casa per la prima volta, tra gente sconosciuta. In qualche luogo la popolazione stessa, brava gente operosa e devota, ma diffidente come tutti i contadini, ha cercato di opporsi alla temporanea assenza del reliquiario o del parato, gloria e devozione della loro chiesetta: ma alla fine ogni diffidenza è stata vinta e questi tesori hanno lasciato la campagna per la città.

La sede che a Firenze li ha accolti — il Convento di S. Marco — non poteva esser più degna e più suggestiva. La modesta porta a destra della Chiesa non sembra promettere quello che poi mantiene: a chi la varca si schiude la visione di uno dei più bei Conventi del Rinascimento, che Michelozzo innalzò per volere di Cosimo de' Medici; costruzione di pura linea classica, di ampio respiro, snella e forte, elegante e austera, con i suoi chiostri verdissimi, la Biblioteca a tre navate, i Refettori dagli affreschi rinomati, le piccole celle umili e raccolte. La voce di Firenze sembra sprigionarsi da quelle mura — e non solo per gli avanzi di Firenze antica, accolti nei chiostri — ma soprattutto perchè qui visibilmente si afferma il mecenatismo dei Medici, che pur impronta di sè tutta Firenze; qui aleggia lo spirito di Sant'Antonino e di Gerolamo Savonarola, e vive eterno il nome di Fra Giovanni Angelico e di Fra Bartolomeo, che a gloria di Dio e della religione, lasciarono qui i segni più preziosi e più rari della loro arte.

***

La Mostra è stata ordinata, a terreno, nel Refettorio grande, nel Lavabo, nella Sala del Capitolo, e in altre sale del piano superiore: l'ordine di esposizione è quello topografico, chiesa per chiesa; solo sono stati accolti a parte, per ragione di spazio, i dipinti più grandi nella Biblioteca, e, per ragione di culto, i reliquiari nel Refettorio piccolo, dove è stato, per l'occasione, innalzato e consacrato un altare, così da conservare alla Mostra soprattutto il suo carattere religioso.

Per prima cosa colpisce la ricchezza profusa dovunque e lo sfarzo di ogni oggetto; damaschi e broccati di pianete e di piviali, spume di trine nei sacri paramenti, ricami di ogni genere negli innumerevoli paliotti, gemme preziose nei calici e negli ostensori, gioia di colori negli smalti dei reliquiari, gioia di miniature nei vecchi messali, ceselli nelle croci e nei pastorali, cristalli e pietre dure, oro e argento a profusione, scolpito, inciso, sbalzato, in busti poderosi o in tenui filigrane.

Ma sol che si fermi il pensiero alla natura e allo scopo di tali oggetti, un senso di commossa ammirazione ci invade per questo nostro popolo che, attraverso i secoli, volle lasciar segno della sua fede e del suo entusiasmo religioso non solo nella costruzione di Chiese magnifiche, nelle centinaia di statue che ne popolano la facciata o negli affreschi che ne rivestono intere pareti, ma anche nei piccoli oggetti del culto; amore per il bello e per l'arte, che è anche amore per Dio.

Stoffe e parati s'impongono per la loro quantità, per lo sfoggio dei colori, per la varietà infinita del disegno e del lavoro. Subito a chi entra si fa notare, per il tono caldo del suo oro, per la finezza delle scene ricamate, per la ricchezza dell'insieme, il parato cinquecentesco di arte fiorentina, della Cappella Salviati in San Marco, che si usa, di solito, nel giorno del Corpus Domini; ma non

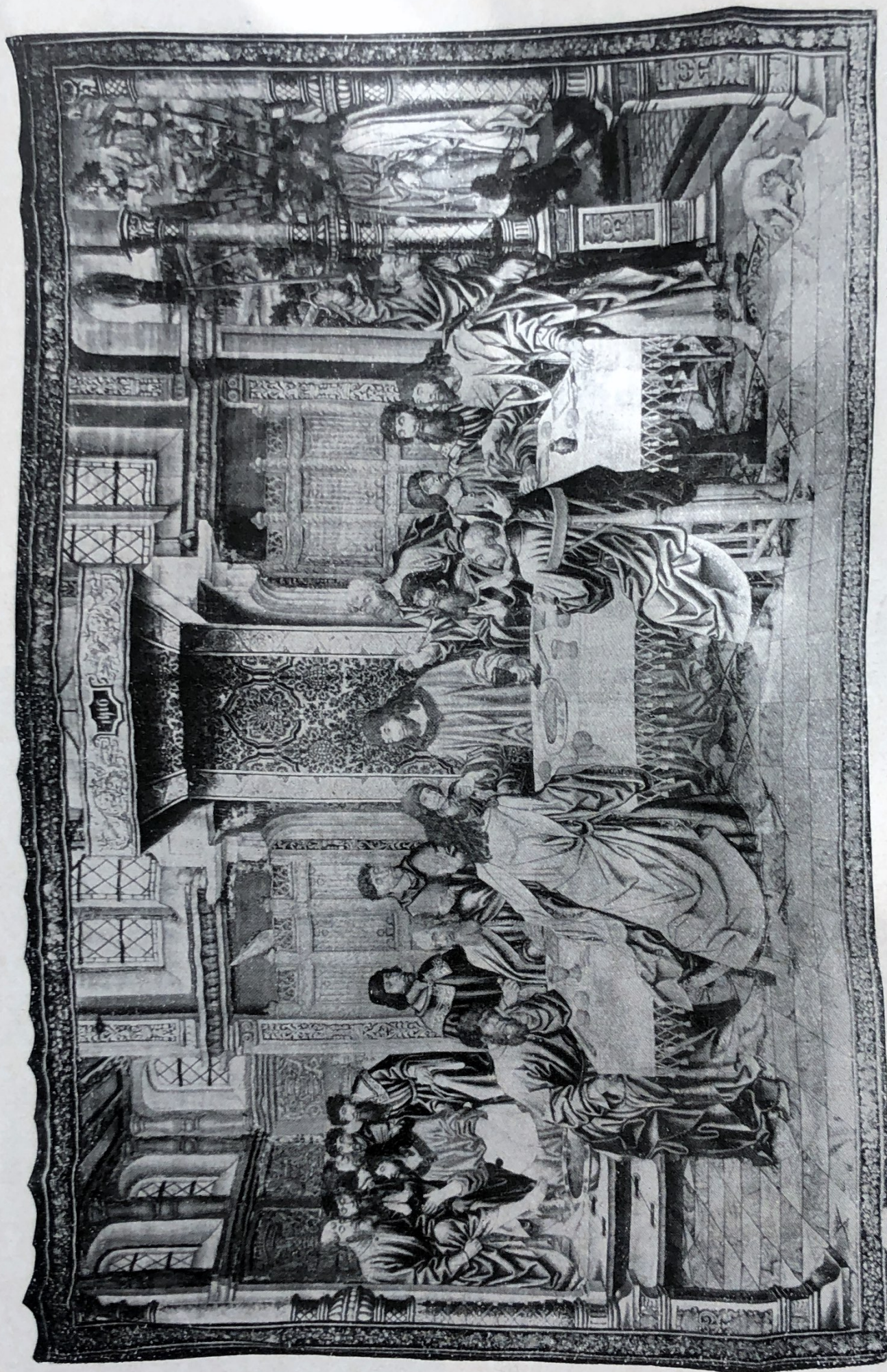



FIG. 3 - ARAZZO FIAMMINGO (1516) RAPPRESENTANTE L'ULTIMA CENA (CAMAIORE, COMPAGNIA DEL SS. SACRAMENTO).

(fot. R. Soprintendenza, Firenze)

(*fot. Alinari, Firenze*)
FIG. 4 - RELIQUIARIO DI SANTA TEODOSIA, DEL SEC. XV. (FIRENZE, BASILICA DI SAN LORENZO).

fiori. Ed è un ricamo fresco e vivace, ancor oggi, dopo tanti anni, che non può fare a meno di destarci alla mente il pensiero di chi lo eseguì — suore o dame pietose — in lunghi mesi, forse anni, di preghiere e di lavoro. Ai bei paliotti qui esposti, si accompagnano per lo più gli altri paramenti sacri — piviali, pianete, tonacelle —: in molti si sbizzarriscono le più svariate fantasie, in altri campeggia lo stemma del donatore (Acciaioli, Machiavelli, Pandolfini, Torrigiani, Riccardi, Frescobaldi) e il nome delle Corporazioni artigiane che li offrirono, come nelle caratteristiche mantelline dell'Impruneta (Rivenditori, Battilori).

Fra gli altri parati son di particolare interesse, quello Antinori del secolo XVII, su fondo oro a opera grande di seta cremisi, e quello così detto dell'Arcangelo, del secolo

(*fot. R. Soprintendenza, Firenze*)
FIG. 5 - BUSTO-RELIQUIARIO DI SAN ZANOBI, D'ARGENTO E SMALTO, DI ANDREA ARDITI (1331). (FIRENZE, DUOMO).

sono meno preziosi il grande paliotto del secolo XV, appartenente alla Confraternita dei Vanchetoni, ricamato su teletta d'oro, con scene del Nuovo Testamento, quello del Duomo, di velluto rosso a fiamme d'oro (sec. XVI) con le immagini dei Santi fiorentini; quello della SS. Annunziata con le colombe di teletta d'argento rapportate su velluto rosso (arte fiorentina del sec. XVI); o quello di S. M. Novella, di broccato, con scene della vita della Vergine. Nè sarebbe giusto dimenticare i quattordici paliotti di S. Spirito, della stoffa del Palio di S. Giovanni; i settecenteschi di S. Gaetano, con le scene del martirio del Santo, di argento sbalzato; e di S. Felicita con l'analoga bandinella di broccato di argento, pesante di ricami; e i moltissimi di raso bianco, che mani operose e sapienti hanno trapunto di ricami multicolori, a tralci, a spighe, a fregi, a simboli, ma soprattutto a

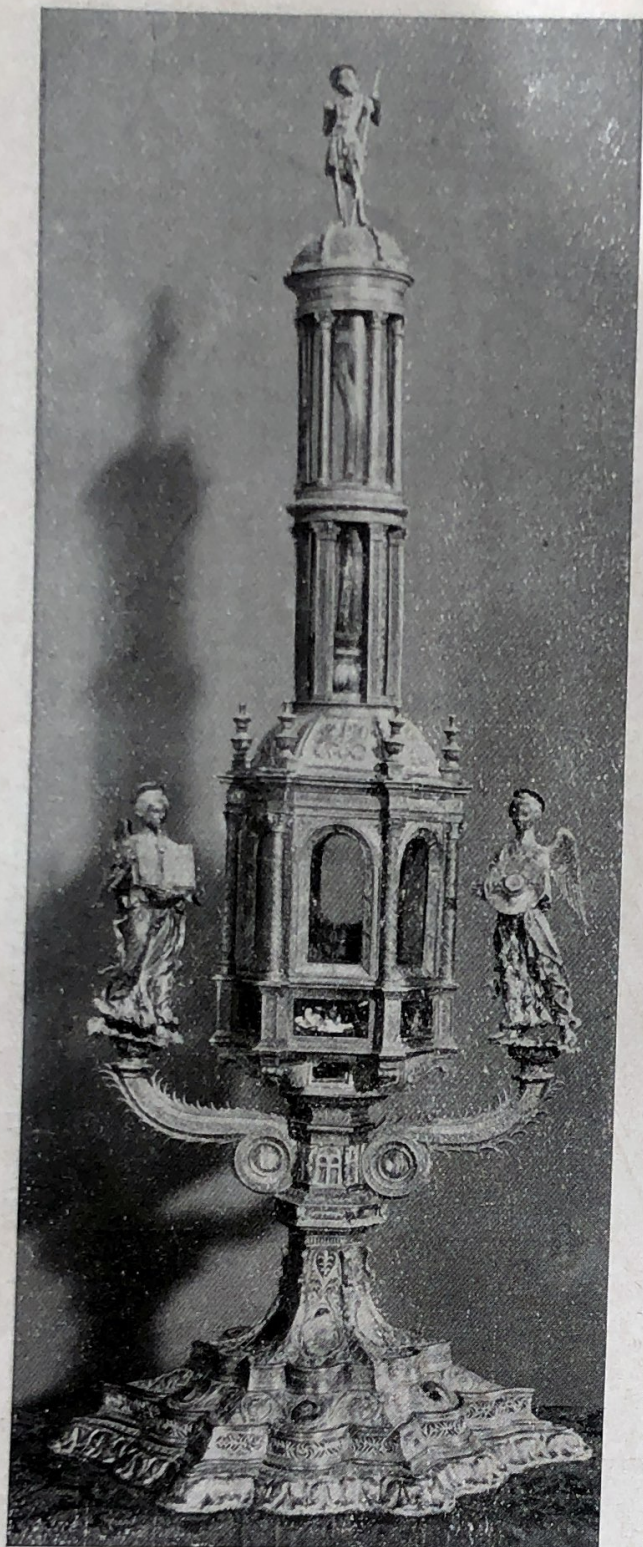
XVI, con le figure dell'Angiolo e Tobia ricamate in oro, appartenenti a S. Spirito; e specialmente il piviale quattrocentesco di S. Margherita a Montici, di velluto rosso, riccamente istoriato con scene della vita di Cristo. L'eleganza del disegno, la scelta dei colori, l'espressione e l'evidenza nelle singole figure, pongono senz'altro il piviale tra i pezzi più cospicui, non solo della presente Mostra, ma in genere dell'arte del ricamo.

E giacchè siamo a parlare di « pezzi » di eccezione, volgiamo uno sguardo alla vetrina di Leone X, che in un trionfo d'oro, in tonalità calde, accoglie gli oggetti che Leone X, in occasione del suo soggiorno a Firenze nel 1515, donò alla Basilica di S. Lorenzo, di cui egli era stato canonico, e che fu particolarmente cara ai Medici: la crocebanda di broccato d'oro e ricamo a rilievo, con sacri monogrammi e lo stemma Mediceo; l'imponente pastorale d'argento massiccio, dall'agile riccio con la figura del Santo (fig. 1), la mitra letteralmente coperta da un ricamo di perle di ogni grandezza, leggiadramente disposte in un armonioso disegno: e tutto l'insieme dà una

FIG. 7 - RELIQUIARIO DEL LIBRETTO. - IL PICCOLO RELIQUIARIO, DI ARTE FRANCESE DEL SEC. XIV, È NELL'INTERNO SOSTENUTO DA DUE ANGELI; LA CUSTODIA FU ESEGUITA IN ARGENTO DORATO DA PAOLO DI GIOVANNI SOGLIANI (1499) PER CONTO DELL'ARTE DI CALIMALA. (BATTISTERO DI FIRENZE).

(fot. R. Soprintendenza, Firenze)
FIG. 6 - VASO RELIQUIARIO, DI CRISTALLO E ARGENTO, DEL SECOLO XVII (FIRENZE, BASILICA DI SAN LORENZO).

impressione di grandiosità unita a un senso squisito d'arte, da farci ricordare opportunamente il buon gusto e la tradizionale generosità del Papa mecenate.

Proprio sopra la vetrina papale domina tutto il Refettorio il grande arazzo di manifattura fiamminga, che reca la data 1516: rappresenta l'*Ultima Cena* (fig. 3) e, ai lati, la *Lavanda dei piedi* e l'*Arresto di Gesù;* ed è veramente imponente e impressionante per l'armonia della composizione, per la sobrietà e la tonalità dei colori, per il realismo della rappresentazione: c'è tanta umanità, tanto dolore, tanto pensiero nelle figure variamente atteggiate, tanta cura e tanta evidenza nei

(*fot. R. Soprintendenza, Firenze*)
FIG. 8 - RELIQUIARIO DI SAN GIROLAMO, DEL SECOLO XV. (FIRENZE, DUOMO).

particolari! E l'arazzo ebbe il suo quarto d'ora di notorietà, or sono pochi mesi, quando dalla Chiesa di Camaiore, a cui appartiene, venne trafugato, e poco dopo fortunatamente ricuperato in modo romanzesco.

Altra curiosità, nella stessa sala, è la « Colombina » porta-fuoco, di bronzo e rame del secolo XV, che, chissà perchè, nessuno osserva: la « colombina » simbolica (fig. 2), su cui poggia il lampione che nel Sabato Santo reca dalla Chiesa dei SS. Apostoli, cui appartiene, fino al Duomo, il fuoco sacro che, a mezzogiorno in punto, incendierà le girandole nella tradizionale cerimonia dello « Scoppio del Carro ». La « Colombina » ha qui trovato luogo tra i pesantissimi corali, dalle grosse coperte di cuoio strette da cinghie e da borchie di metallo, grandi come un piattino, mandati da S. Lorenzo e dal Duomo: nell'uno, un'intera pagina miniata con freschezza di colori, rappresenta il martirio del Santo; negli altri diciassette, tutti del primo Cinquecento, appaiono miniature di Attavante, di Monte di Giovanni e dei loro scolari, con scene della Bibbia: curiosa e di particolare interesse per i fiorentini quella rappresentante Leone X inginocchiato in Duomo, e altre vedute di Firenze cinquecentesca. Nè restano addietro per corali miniati S. Croce, la SS. Annunziata, S. Lorenzo e Ippolito di Castelfiorentino, S. Maria dell'Impruneta, S. Ambrogio, S. Giorgio a Ruballa, S. Andrea di Empoli, solo per dire rapidamente di qualcuno.

Meritano menzione, sia pur brevemente, gli oggetti più significativi, chè ognuno di essi ha un suo interesse: le trine dei camici e delle tovaglie da altare, lavoro di tenuità inverosimile, tra cui i merletti della Badia Fiorentina, la trina d'oro di Santa Maria all'Impruneta, i camici di bisso di San Firenze, con trine a fuselli di Milano e di Venezia; i lavori di legno scolpito, come, per esempio, i leggii di San Jacopo e di Barberino Val d'Elsa, il badalone secentesco, solenne e ricco di sculture, mandato dal Carmine insieme con la poltrona detta di S. Andrea Corsini, lavoro in noce scolpito del secolo XVII, sostenuta da due figure grottesche e recante nel dorsale il busto del Santo; i tappeti, di cui è caratteristico per l'ampiezza e per la larghezza del motivo quello di San Niccolò, dono del Principe Demidoff. E ci sono i pezzi robbiani: un S. Giovanni, espressiva testa di grandezza naturale (Borgo S. Lorenzo), un S. Giovannino proveniente da Santo Stefano a Campi Bisenzio, i Santi Benedetto e Miniato (S. Miniato al Monte) e la formella bianca e azzurra di Sant'Andrea a Rovezzano, ove la Vergine sostiene il Divino Fanciullo che si porge a coglier dei gigli, in un insieme tenue e delicato di grande dolcezza. C'è un finimento di candelabri, crocifisso e medaglioni con le

figure di S. Romolo e S. Giovanni Battista, di porcellana policroma della Manifattura Ginori del Settecento, che fan parte dell'intero altare di porcellana della Chiesa di San Romolo a Colonnata; ci sono leggii di bronzo sormontati da aquile, opera forse d'arte tedesca del secolo XIV, che Giovanni de' Bardi donò alla SS. Annunziata e alle Monache Murate... E bisogna fermarsi, chè tutto, oggetto per oggetto, meriterebbe un cenno.

Ma non si può a meno di trattenersi a parlare dell'oreficeria, che della Mostra costituisce una delle parti fondamentali ed è di una varietà e una ricchezza grandissime: tutte le Chiese, in genere, insieme con i parati, hanno inviato arredi sacri, per lo più di argento lavorato, spesso con smalti o con stemmi che dicono la pietà del donatore. Ricordo S. Lorenzo con le sue grandi acquasantiere, i vassoi, i calici, i crocifissi; Santo Spirito con un ricco ostensorio del secolo XVIII, sostenuto da una figura alata e adorno di perle e diamanti, e col gruppo d'argento e bronzo, pure del secolo XVIII, non bello, ma caratteristico della *Madonna del Soccorso* in atto di scacciare il demonio; S. Giovanni Maggiore a Panicaglia, Santa Maria all'Impruneta, San Lorenzo di Borgo S. Lorenzo con i finimenti da altare d'argento sbalzato; S. Cresci in Val Cava con un busto d'argento di S. Cresci, opera di Zanobi Giani (sec. XVII), ardito e nobile, coll'aria più di un imperatore romano che di un santo; l'Annunziata, che su uno sfondo di mantelline e di pianete azzurre, gialle, verdi, presenta il busto d'argento, al naturale, di S. Filippo Benizzi, e il notissimo calice d'oro, che Clemente XII Corsini (1730-1740) donò alla Chiesa, oggetto di raro pregio, se pure troppo carico per la gran quantità di perle, smeraldi, rubini, brillanti, zaffiri che lo rivestono tra i ceselli, raffiguranti sei storie della Passione.

Ma per limitarci solo alle cose più belle, non c'è che recarsi nel Refettorio piccolo, ora Cappella, che in una luce suggestiva, sullo sfondo di parati rossi, raccoglie i reliquiari più preziosi. E qui, al cartello che, per devozione, ammonisce « Silenzio », pochi obbediscono, chè ognuno dimentica per un istante la santità del luogo e lo scopo cui quegli oggetti sono destinati, per ammirare soprattutto l'opera d'arte, i suoi pregi di fattura, il suo valore intrinseco.

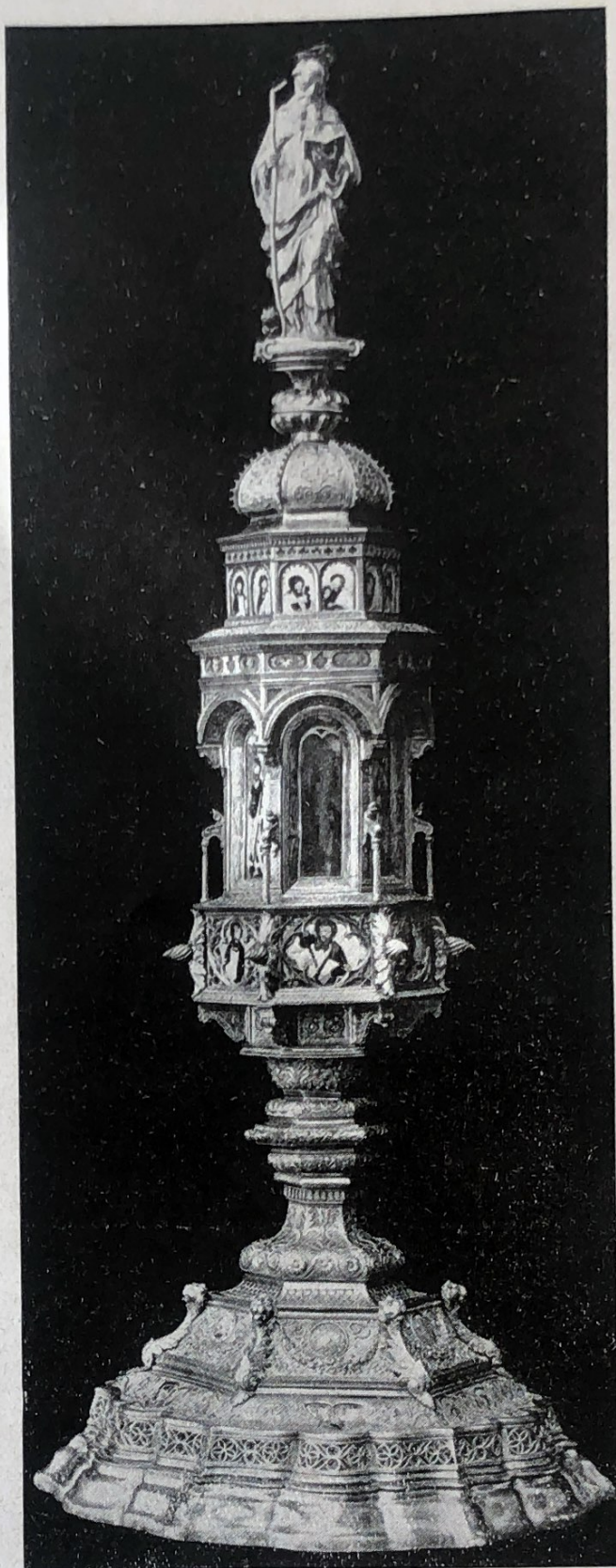
Sull'altare, in mezzo a candelieri di bronzo dorato, riccamente lavorati da Massimiliano Soldani (1691-1693) e provenienti dalla Cappella Cerrina Feroni alla SS. Annunziata, sta il prezioso reliquario, detto « del Libretto » (fig. 7). La parte più antica, il reliquiario vero e proprio, è opera d'oreficeria francese

(*fot. Alinari, Firenze*)

FIG. 9 - RELIQUIARIO DI SANT'ANTONIO, D'ARGENTO DORATO, DEL SECOLO XVI. (FIRENZE, DUOMO).

del secolo XIV, appunto a forma di libretto pieghevole, e contiene, entro minute finestrelle gotiche, le reliquie della Passione, provenienti originariamente dall'Oriente e poi giunte alla Sainte Chapelle di Parigi. Nel centro, tra due file di grosse perle e di pietre preziose, stanno un piccolo crocifisso e le figure in miniatura di Carlo V, re di Francia, e della moglie. Infatti il reliquiario (come risulta da una iscrizione francese nel retro del libretto) appartenne a questo re e da lui passò in dono al fratello Luigi d'Angiò. Venuto più tardi in potere di Piero di Lorenzo de' Medici e, dopo la sua cacciata, passato per altre mani fino ai consoli dell' Arte di Calimala (1495), fu da questi donato alla Chiesa di S. Giovanni; ma vollero che fosse racchiuso in un sontuoso tabernacolo, di cui fu dato incarico a Paolo di Giovanni Sogliani. E l'opera è risultata una delle più belle tra quelle di oreficeria del suo tempo. È a forma di tempietto, d'argento dorato, tutto adorno di leggerissimi rilievi a fogliami e a festoni di fiori e frutta, ed è sobriamente adorno di piccoli, ma vivacissimi smalti con le figure degli Evangelisti, di San Giovanni e di Cristo, tra due angioli. Sulla sommità è la statua del Santo, sul piede l'aquila che regge la balla ammagliata, stemma dell'Arte di Calimala: ed è quanto di più perfetto e di più ammirabile si possa immaginare per l'eleganza e la leggerezza del meraviglioso lavoro.

(fot. R. Soprintendenza, Firenze)

FIG. 10 - LA MADONNA, STATUA IN LEGNO DEL SECOLO XIV. (S. MICHELE A CASANUOVA).

Nella vetrina centrale tre busti argentei rappresentano tre santi fiorentini: S. Zanobi (Duomo), (fig. 3) opera di Andrea Arditi (1331) dall'aria fiera, dallo sguardo nobile, con un volto incavato che la modellatura dell' argento rende più energico e possente sotto la mitria adorna di smalti e di pietre preziose, busto che è oggetto di particolare venerazione, perchè contiene parte della testa del Santo e al cui contatto si usava fare la benedizione delle Rose; S. Romolo (Fiesole) figura dall'espressione mansueta e dolce, che reca la data 1584; e la testa, soffusa di pietà e di mitezza, della Beata Umiliana de' Cerchi, che ha qualche cosa di assorto e di pensoso nello sguardo che volge lontano. Proviene dalla Cappella Canigiani in Santa Croce ed è opera forse dei primi del Quattrocento. Dinanzi a questi sta il busto quattrocentesco d' argento e smalto, impressionante per la fisionomia viva e forte, di San Giovanni Gualberto (Badia di Passignano), tra altri due reliquiari di argento lavorato, uno di Vallombrosa del 1500 a forma di urna sormontata da un tempietto e contenente un braccio di S. Giovanni Gualberto; l'altro di S. Trinita, del 1586, con la mascella dello stesso Santo.

Nelle vetrine tutt'attorno, coppe, vasi, urne, cofanetti, sostenuti da angeli, adorni di fiori e di fregi, cosparsi di pietre preziose e smalti, tutti contenenti sacre reliquie. Quelli di S. Lorenzo sono i più numerosi, quasi tutti donati dai Medici e specialmente da Clemente VII, di cui recan lo stemma; alcuni sono di cristallo di rocca (figura 6), tra cui due, in origine vasi moreschi del secolo X, ridotti poi a reliquiari di S. Caterina e di S. Anastasia; altri con la sigla di Lorenzo de' Medici, dalle cui collezioni provengono, (S. Michele di Nicomedia, SS. Quirico e Giuditta, S. Giovanni Battista, San Marcello, ecc.): altri ancora col nome di Cosimo I (Reliquiario di S. Rocco, sec. XVI) o con lo stemma di Papa Alessandro VII Chigi (Reliquiario di S. Lorenzo, secolo XVII). Fastosi i reliquiari di arte fiorentina del Seicento di S. Ambrogio, di S. Sebastiano, di S. Maria Egiziaca, che su pietra dura a vari colori portano in altorilievo le scene di Daniele nella fossa dei leoni, del Sacrificio di Isacco, di Santa Maria Egiziaca.

(*fot. R. Soprintendenza, Firenze*)

FIG. 11 - S. GIOVANNI EVANGELISTA, STATUA IN LEGNO DEL SEC. XIV (S. MICHELE A CASANUOVA).

Buona quantità ne ha mandati anche il Duomo: interessante, tra gli altri, l'urna contenente le catene con le quali fu legato San Pietro in Gerusalemme, che si vorrebbero mandate a Roma da Eudocia, moglie di Teodosio, alla figlia Eudossia, sposa di Valentiniano e poi riposte in S. Pietro in Vinculis. A Firenze poi sarebbero state donate da Matilde di Canossa e racchiuse, più tardi, nell'urna quattrocentesca di rame dorato e cesellato, adorna di angeli genuflessi in adorazione. Uno dei più antichi è il reliquiario del braccio di San Giusto (secolo XIII), a forma di mano benedicente, d'argento ornato di gemme; e, tra i più lavorati, a smalti e a ceselli, sono quello di San Girolamo (fig. 8) (d' ignoto orafo del 1487) formato da un bel tempietto esagono sormontato dalla statua del santo, e da due caratteristici bracci laterali sostenenti due Angeli; quello di Sant'Antonio (fig. 9), opera di un tal Salvi fiorentino (1514), per ordinazione dei Capitani di parte Guelfa, patroni della Cappella di Sant' Antonio, dei quali resta lo stemma sul reliquiario, tra i fregi alternati da smalti con figure di santi; quello di Santa Reparata, di cristallo e argento dorato, col nome dell' artista Francesco Vanni (sec. XV), inciso sul piede a smalto e a formelle.

Ma non si creda che la Mostra del Tesoro abbia dato luogo solo alle arti minori: anche la pittura e la scultura vi son rappresentate, e in modo eccellente. Esse hanno qui un carattere speciale perchè, naturalmente, si è voluto raccogliere dalle Chiese quello che fosse poco noto o raramente visibile al pubblico, e perciò, più che le Chiese cittadi-

(*fot. R. Soprintendenza, Firenze*)
FIG. 12 - BUSTO DI TERRACOTTA DI UN PERSONAGGIO DELLA FAMIGLIA MINERBETTI (SEC. XV). (S. GIOVANNI MAGGIORE A PANICAGLIA).

ne, hanno contribuito a questa parte della Mostra le chiese del contado, con opere rozze, talvolta, ma fresche, spontanee, vivaci.

Accanto ai nomi più risonanti nella storia della scultura e della pittura è piaciuto veder qui opere di singolare pregio artistico, anche se di autori anonimi o, talvolta, di carattere popolaresco. Di scultura si son cercate per lo più opere di legno o di terracotta. Merita il primo luogo quella grande statua della Vergine, che il popolo chiama la *Bentornata,* da quando, tolta dalla Chiesa di S. Lorenzo, vi fu poi rimessa con gran festa dei devoti. È opera in legno del secolo XIV ed è pieno di dolcezza l'atteggiamento della Vergine che sostiene il Bambino, col volto soffuso di un sorriso tutto materno, senza che ancora lo sfiori ombra di dolore: spira intorno a sè serenità e fiducia ed è gruppo di particolare bellezza ed interesse. Nè può sfuggire quel *S. Giovanni,* di San Romolo a Bivigliano, che Michelozzo o qualcuno della sua scuola modellò in legno e che domina il lungo corridoio delle celle con la sua figura nobile e severa. Di un'evidenza e di una umanità impressionante sono anche le quattro statue trecentesche (di cui due sono qui riprodotte alle figg. 10 e 11), di S. Michele a Casanuova, delle Marie inginocchiate e piangenti, di S. Giovanni e di Giuseppe di Arimatea, che nel volto contratto e nell'atteggiamento esprimon tutto il dolore e l'ambascia per la morte del Redentore; e sembra che in loro sia il dolore di tutto il mondo. Pieno di dignità regale il busto di San Miniato, scultura in legno policromo del secolo XV (S. Miniato al Monte); dolcissima nella sua aria infantile e assorta la Vergine, busto quattrocentesco di terracotta colorata, pure di S. Miniato; espressiva, sebbene alquanto guasta nella policromia, la statua di San Martino a Pontorme della *Madonna col Bambino*: scultura fiorentina del primo Quattrocento, dalla quale si diffonde soprattutto il senso della maternità, per le forme floride della Madre e del Figlio, per l'atteggiamento della Vergine, un po' curva all'indietro, in modo vivo e popolaresco, a sostenere il Fanciullo.

Più aggraziata la mezza figura di terracotta policroma, anch'essa del primo Quattrocento, proveniente da S. Benedetto Bianco, in cui la Vergine volge uno sguardo assorto intorno a sè, mentre il Fanciullo si trastulla con un frutto; e di elegante fattura e gentilezza il bassorilievo Rosselliniano di S. Jacopo alla Cavallina. Nè va dimenticata la snella figura dell'adolescente Sebastiano, terracotta cinquecentesca di S. Giovanni a Montelupo, dall'espressione fiera e composta, col capo giovanile e ricciuto lievemente volto all'indietro, in atto di attendere con consapevolezza e serenità il martirio. Intenso di ardore e di fierezza nel volto corrugato e tormentato, il busto del Beato Bernardo Davanzati, della Chiesa di S. Bartolomeo a Barberino Val d'Elsa, ove l'aureola tempera e corregge la fisionomia e lo sguardo da guerriero o da conquistatore; nè meno forti di espressione quei due busti di terracotta del Quattrocento, (qui se ne riproduce uno alla fig. 12) di S. Giovanni Maggiore a Panicaglia, raffiguranti Cosimo e Baccio Minerbetti, forse due pii donatori. C'è in queste figure tutta l'arte e tutta l'anima del Quattro-

cento: nell'uno la faccia asciutta, scavata dalle rughe, volontaria, del fiorentino operoso; nell'altro, più maturo, più pacato e sereno, la faccia onesta di un brav'uomo intelligente.

Anche di pittura si hanno qui opere insigni e caratteristiche, sebbene la scelta sia limitata solo a quelle più sconosciute o di meno facile accesso al pubblico: anche qui la campagna ha dato largo contributo. Son pitture dei primi secoli, per lo più: e del Duecento il numero rilevante di tavole dà visione adeguata dell'arte di quel secolo. Interessante, per esempio, tra le cose più antiche, il Crocifisso della SS. Annunziata a Rosano, di scuola lucchese del secolo XIII, in cui la grande figura del Cristo, ancor vivo, ma con l'espressione della morte imminente, è circondata da scene del Nuovo Testamento; e la tavola di Sant'Angelo a Vico l'Abate, raffigurante *S. Michele Arcangelo in trono* con sei scene dalla sua vita, anch'essa di scuola toscana del sec. XIII, piena di movimento e di colore; e fra le più belle del suo tempo è la *Madonna in Trono col Bambino* del « Maestro della Maddalena » (S. Donato a Torri): c'è una certa durezza nei tratti del volto della Vergine, e, al solito, le mani estremamente rigide ed allungate, ma nell'insieme della composizione dignità e maestà, e nello sguardo della Vergine un'ombra di pena e un accenno di pianto: sereno e grave il Fanciullo benedicente. Dei primi del secolo XIV, sono i quadri del cosidetto Maestro di Santa Cecilia, forse quel Buffalmacco, noto al pubblico quasi più per la novella boccaccesca che per le sue opere: una *Madonna col Bambino* e una *Santa Margherita* (Santa Margherita a Montici) fiancheggiata da scene della sua vita: scene trattate con ingenuità, ma piene di freschezza, di grazia, di leggiadria. Un'altra *Madonna con Bambino in trono*, proveniente da Santa Maria della Misericordia (S. Casciano) è dovuta al pennello di Ugolino da Siena; la figura della Madre è piena di tristezza e di dolore, mentre il Fanciullo con ingenuo atto infantile raccoglie con la manina il velo della Vergine, quasi a volerle asciugare con quello il pianto. Dalla stessa Chiesa provengono anche un *Crocifisso* a tempera, di Simone Martini, e due figure di Santi — S. Pietro e S. Francesco — dello stesso Ugolino da Siena. Tra le pitture del Trecento appaiono nomi noti per opere insigni: Taddeo Gaddi e Ambro-

(*fot. Alinari, Firenze*)
FIG. 13 - GIOVANNI DI FRANCESCO - CROCIFISSO DELLA CHIESA DI S. ANDREA A BROZZI.

(fot. R. Soprintendenza, Firenze)
FIG. 14 - FILIPPO LIPPI - MADONNA COL BAMBINO (S. ANDREA A BOTINACCIO).

rei quasi regale, con la bocca serrata e un po' dura, ma conscia della maestà e della solennità che si conviene alla Madre di Dio. Nè vorrei dimenticare, tra le tante cose che meriterebbero menzione, la *Madonna in Trono con Angeli* della maniera del Daddi, di San Martino alla Palma, grande e armoniosa composizione piena di interesse per l'espressione della Vergine, per la leggiadria delle testine adoranti ed estatiche degli angeli che attorniano il trono, sostenendolo e offrendo gigli e preghiera. Tutto il quadro è soffuso di dolcezza e di pietà; c'è un'aria di cielo, di gloria divina, a cui dà maggior risalto il duplice gruppo degli oranti, giù in basso, umili e piccoli, a segnar quasi il distacco, e non solo materiale, fra la terra e il cielo, l'aspirazione continua della terra al cielo.

Del Quattrocento sono due predelle, una di Paolo Uccello (San Bartolomeo a Quarate) con l'*Adorazione dei Magi,* l'altra, della sua scuola, con le *Storie di Santa Giulia* (Santi Jacopo e Michele a Certaldo). Le qualità caratteristiche dell'Uccello si rivelano evidenti in ogni particolare della prima predella, dai colori vivaci: nello sfondo formato da un bosco, nella figura e nell'atteggiamento del cavallo, nell'aggruppamento delle persone e soprattutto nel trattare i personaggi, specialmente i Magi, figure essenzialmente quattrocentesche con le loro realistiche particolarità fisionomiche e di abbigliamento, ricche di interesse e di curiosità, anche come documento dell'epoca. Più rozza, l'altra predella ha pu-

gio Lorenzetti. Quale grazia e quale composta armonia nel gruppo del Gaddi della *Madonna col Bambino,* (fig. 15) proveniente da San Lorenzo alle Rose! C'è un'umiltà serena e raccolta nel volto della Vergine circondato semplicemente dal manto; è caratteristica la forma allungata dell'occhio e lo sguardo volto lontano, son agili e ben modellate le mani nell'atto di sorreggere con delicatezza e amore il Bambino, che stringe nella sinistra un uccellino e sembra trattenerlo in un tentativo di fuga. Ambrogio Lorenzetti invece ci presenta una Madonna ben diversa (1319), da Sant'Angelo a Vico l'Abate: essa guarda dinanzi a sè con aria fiera, di-

re una sua freschezza nella semplicità con cui tratta le varie scene della vita della Santa e nella ingenua cura dei particolari. Voglio ancora ricordare il quadretto del Pesellino (o di Fra Filippo giovane), proveniente da Sant'Andrea a Empoli, in cui gli Angeli si affollano, in atto di gentilezza e di devozione, attorno al trono della Vergine, e la *Madonna* di Filippo Lippi (Sant' Andrea a Botinaccio) (fig. 14), leggiadrissima nella sua fanciullesca espressione di assorto stupore, con la testa, libera dal manto, lievemente ombrata da un velo sottile.

Da San Giusto a Faltignano è venuta una *Madonna in trono tra due Santi,* della scuola di Fra Filippo, quadro di largo respiro e di ardita composizione, sull' imponente sfondo architettonico; da S. Martino a Terenzano un trittico di Lorenzo di Niccolò, firmato e datato 1402, che reca su fondo d'oro la *Madonno in trono coi Santi Lorenzo e Martino;* da San Michele Arcangelo, a Pontassieve, quella *Madonna con Bambino* dell' Angelico, gioiello fra i gioielli di cui l'Angelico ornò il suo Convento; da S. Andrea a Brozzi, il magnifico *Crocifisso* di Giovanni di Francesco (fig. 13); da Santa Maria ad Argiano quella grande *Crocifissione,* di un pittore Fiorentino della fine del Quattrocento, fra pollaiolesco e verrocchiesco, le cui derivazioni appaiono evidenti volta a volta nella figura di Sant'Antonio e in quella ascetica di San Girolamo. Per terminare questo frettoloso accenno di pochi, fra i molti quadri bellissimi, nominerò i due di Or San Michele, trionfanti di colore e di disegno, l'uno raffigurante un maestoso San Bartolomeo di Lorenzo di Credi, l'altro un S. Jacopo di Jacopo del Sellaio: e ci dicono che siamo al secolo d'oro della pittura.

(*fot. Brogi, Firenze*)

FIG. 15 - TADDEO GADDI - LA VERGINE COL FIGLIO. (S. LOR. ALLE ROSE).

La rapida rassegna è terminata: arte e lavoro si sono uniti a gloria della bellezza e della fede e hanno creato, spesso per mano di ignoti, umili artefici, queste opere per le quali oggi si desta in noi stupore e ammirazione. E non può a meno di sorgere in cuore un sentimento commosso di legittimo orgoglio se, nel passar dinanzi a questi capolavori di ogni secolo e di ogni genere, riconosciamo in ognuno di essi un'impronta d'italianità, un momento della storia e della vita del nostro popolo, e ci vien fatto di vedere, anche in questa Mostra, il trionfo non solo dello spirito fervido e religioso, ma anche della inconfondibile genialità di nostra gente.

LEA NISSIM ROSSI

CONSOCI

Rinviateci con cortese sollecitudine la Scheda di votazione annessa al fascicolo della Rivista dello scorso maggio sugli oggetti recati "all'ordine del giorno dell'Assemblea,,.

(*fot. avv. E. Biagini, Firenze*)

IL PESCATORE DI ANGUILLE IN ARNO.

La pesca delle anguille, come di pesci ittiofagi molto dannosi, è consentita dalla Legge quasi tutto l'anno: in alcune località dell'Arno se ne catturano degli esemplari di notevoli dimensioni — che raggiungono anche un metro e trenta di lunghezza e il peso di tre chilogrammi — a mezzo di speciali reti a ritroso, dette « bertuelli o bertovelli » che vengono tese sul fondo limaccioso del fiume, con l'apertura contro corrente, preferibilmente nelle acque basse.

LO STAMBECCO DELLE ALPI

Lo stambecco delle Alpi (*Capra ibex*, Linn.) è una delle più belle specie del genere *Capra*, genere che comprende parecchie specie, viventi tutte nelle alte montagne dell'Europa, dell'Asia e dell'Africa.

Esso è un superbo animale, che unisce alla robustezza una grande agilità. L'altezza — al garrese — di un maschio adulto è di 83-85 centimetri; il suo peso oscilla fra 80 e 100 kg. La femmina è invece molto più piccola.

Tanto i maschi quanto le femmine hanno la testa ornata di corna, che nei maschi adulti raggiungono una mole considerevole: da 75 cm. a 1 metro, misurate lungo la curva esterna; esse alla base sono ravvicinate, poi vanno gradatamente divergendo e assottigliandosi fino alla loro estremità. Sulla loro faccia anteriore presentano una serie di grossi nodi.

Le corna presentano molte variazioni, sia nella loro grossezza, sia nella loro incurvatura e nel grado di torsione. Il Camerano, che su questa specie compì un dotto ed esauriente studio, basato sull'esame di moltissimi esemplari, distinse due forme principali di corna:

1) la forma *crassa*, in cui le corna sono grosse, e soprattutto hanno molto sviluppata la faccia laterale esterna, sono poco incurvate e poco divergenti; il loro perimetro è, specialmente alla base, convesso sul lato esterno e talora anche su quello interno, in modo che appare grossolanamente rotondeggiante.

2) la forma *gracilis*, in cui le corna sono meno grosse, hanno meno ampia la faccia laterale esterna, sono prevalentemente con incurvatura assai pronunciata e sono per lo più assai divaricate fra loro; il loro perimetro, soprattutto alla base, può essere quasi quadrangolare (1).

L'accresci-

(1) Basandosi sulle sopradette variazioni, il Matschie, uno dei più chiari mammalogi tedeschi, ha creduto di poter considerare lo stambecco della Val Savaranche come appartenente ad una sottospecie distinta, e gli diede il nome di *Capra ibex graicus*. Ma il Camerano ha chiaramente dimostrato che le suddette variazioni sono puramente variazioni individuali, che rientrano nei limiti di variabilità della specie.

Vi fu persino chi volle pensare che la forma *gracilis* potesse derivare da un ipotetico incrocio con lo stambecco della Siberia (*Capra sibirica*)!

CRANIO DI MASCHIO VECCHIO (LE CORNA FIGURANO TRONCATE). (DA CAMERANO).

(fot. G. Vota)

UNO SPETTACOLO POCO COMUNE: PICCOLI STAMBECCHI ALLATTATI DA UNA CAPRA ALL'ALPE LEVIONA.

mento annuale del corno è segnato dai cerchi che girano intorno alla sua circonferenza, e da essi si può calcolare l'età dell'animale. Questi cerchi sono più o meno distanti l'uno dall'altro; in generale, a misura che l'animale invecchia, diminuisce l'accrescimento annuo del corno in altezza. L'età si può calcolare con sufficiente sicurezza fino a 9 o 10 anni per i maschi, e fino a 7 od 8 anni per le femmine. Oltre questo limite, la cosa diventa meno sicura.

La differenza di lunghezza delle corna in individui che contano un uguale numero di anelli, e sono quindi di età uguale, può essere, come dimostrò il Camerano, notevole; così anche le protuberanze o nodi variano assai.

Alcuni affermarono che gli stambecchi che vivono attualmente non presentano più nè la mole del corpo, nè la grandezza delle corna di quelli che esistevano nei tempi antichi: il Camerano ha però dimostrato che nessun segno di degenerazione si può riscontrare negli stambecchi attualmente viventi. Anche in questi, come in quelli dei tempi antichi, si notano differenze sensibili nella mole del corpo e delle corna; ma queste differenze sono dovute a variazioni individuali, e forse anche alla minore o maggiore ricchezza di pascolo dei luoghi ove vivono.

I maschi adulti in abito estivo hanno la porzione superiore del capo, la fronte e la parte superiore delle guancie di color cioccolatte, più o meno scuro, con frammisti peli giallastri, i quali ultimi sono sovente più lunghi e numerosi nella regione nasale e nella frontale inferiore, in modo da far apparire la parte mediana della faccia più chiara; talvolta un certo numero di peli giallastri occupa il contorno superiore e quello interno dell'occhio; in altri individui queste regioni sono di colore cioccolatte scuro. Il labbro superiore e quello inferiore sono coperti di peli corti e più rigidi di color bianco-giallastro sporco. Le orecchie nella loro parte esterna sono brune, in quella interna bianchicce. Dalla parte superiore del capo, la colorazione cioccolatte scuro si estende per un tratto variabile lungo la parte superiore del collo, e non raramente si unisce ad una striscia dello stesso colore che corre lungo il mezzo del dorso. Il ventre è bianco o bianchiccio. La parte superiore del corpo è divisa dalla inferiore da una striscia longitudinale bruna, che scorre sui fianchi. Gli arti sono bruno-scuri, quasi nerastri. Sulla parte posteriore del metatarso si nota una striscia fulvo-bianchiccia, più o meno evidente.

Nell'abito invernale il pelame è più ruvido, frammisto a folta lanetta. Nella parte superiore del corpo è più increspato, formando sulla parte posteriore del collo e sulla nuca come una breve criniera. Nell'abito invernale le tinte del pelame sono più unite che non in quello estivo.

Sul mento dei maschi adulti vedesi un ciuffo di peli più lunghi, che formano come una breve barbetta. Questa è più lunga e più fitta nell'abito invernale, mentre è appena accennata nell'abito estivo.

Il colorito del pelame della femmina è in generale più uniforme che non quello del maschio; manca inoltre la striscia dorsale bruna.

I giovani sono di pelame più chiaro che

(fot. ing. A. Beyer)

UNA RARA FOTOGRAFIA: BRANCO DI STAMBECCHI AL PASCOLO.

non gli adulti, con tinte più nettamente separate, ed hanno ben evidente, specialmente i giovani maschi, la striscia dorsale scura.

Lo stambecco si trattiene nella zona alpina dal limite superiore della vegetazione arborea ai più elevati pascoli. Nell'inverno si reca nei luoghi più riparati e soleggiati, cercando di ricoverarsi nelle grotte naturali sotto alle rocce. Scende allora verso il basso fino a 2000 m. di altitudine, ed in talune località, come, per esempio, nella Valsavaranche, anche fino a poco più di 1500 m. Sebbene procuri, con naturale istinto, di scansare i luoghi battuti dalle valanghe, queste sono di frequente per esso causa di morte; sovente anzi, più individui insieme ne rimangono travolti e uccisi.

Durante l'estate lo stambecco forma mandre più o meno numerose, ma, all'infuori dell'epoca degli amori, i maschi stanno in branchi separati dalle femmine e dai giovani. Durante l'inverno l'animale vive a piccole brigate. I maschi vecchi sogliono invece menar vita solitaria.

Lo stambecco pascola di solito durante la notte. Verso il tramonto si vedono i branchi discendere dai luoghi di riposo diurno, per avviarsi ai pascoli consueti. Al mattino per tempo risalgono alla loro dimora diurna, in luoghi aspri e riparati. Nelle località molto frequentate da turisti, dove è già abituato alla vista dell'uomo, ed ha imparato a non più temerlo, si indugia al pascolo fin quando il sole non lo molesta, e pascola altresì nel tardo pomeriggio. Suole poi visitare, anche di pieno giorno, i luoghi ove i sorveglianti hanno sparso del sale, di cui è ghiottissimo e che esso lecca avidamente dalla roccia su cui fu sparso. Alle dette *saline* convengono branchi di maschi e branchi di femmine, alternativamente. Quasi mai furono veduti maschi vecchi e femmine insieme.

Durante l'estate gli stambecchi trovano abbondante pascolo di erbe alpine di varia sorta, gemme di salici nani, di rododendri, di betulle, sicchè nell'autunno si trovano ad essere molto grassi. Invece nell'inverno la vita è assai misera per questi abitatori delle alte vette, poichè allora, specialmente quando la neve è molto alta e molle, essi devono accontentarsi di brucare le poche erbe secche,

TESTA DI ESEMPLARE MASCHIO ADULTO IN ABITO INVERNALE (DA CAMERANO).

i licheni e le gemme delle piante vicine ai loro ricoveri; verso la fine della stagione fredda, dopo così lungo digiuno e patimento, le povere bestie sono perciò ridotte in uno stato da far pietà. Ed è allora sommamente nocivo il disturbarle, perchè il minimo sforzo costa loro un tale consumo di energia, che spesso riesce loro fatale.

Quando, ai primi tepori primaverili, il terreno incomincia ad essere qua e là privo di neve, essi accorrono nei luoghi scoperti, ed è allora che, specialmente nella Valsavaranche, si recano a frotte nei campicelli degli alpigiani, per brucare le tenere pianticelle di orzo e di segale, arrecando così talvolta danni abbastanza sensibili, che poi, giustamente, vengono in gran parte risarciti dall'Amministrazione del Parco Nazionale del Gran Paradiso.

Lo stambecco è sempre molto meno timido che non il camoscio: prima di darsi alla fuga, vuole rendersi conto del pericolo, e bene spesso tale sua baldanza gli riesce fatale, poichè il cacciatore ha così più facilità di prenderlo di mira. Lo stambecco scansa di solito la compagnia dei camosci; chi scrive ebbe però la ventura di osservare nel luglio 1931, per più giorni, un camoscio maschio ed una femmina stambecco recarsi contemporaneamente ad una salina, disposta a non grande distanza dalla ex-casina reale di caccia del Gran Piano di Noasca. Anche l'ingegnere Beyer, Amministratore del Parco, ebbe l'occasione di fotografare un maschio di camoscio e una femmina di stambecco vicini l'uno all'altro.

L'epoca degli amori incomincia al principio di dicembre. I maschi adulti lottano allora aspramente fra di loro, ed il cozzo dei colpi, che essi si danno colle corna, si ode anche da lungi. In giugno la femmina, dopo essersi di solito ritirata nelle gole più inaccessibili, dà alla luce uno, più raramente due piccoli. I piccoli, poche ore dopo la nascita, sono già in grado di seguire la madre, e questa li circonda di amorose cure e li difende coraggiosamente in caso di pericolo.

Non si conosce esattamente quale sia la durata della vita dello stambecco: si può tuttavia inferire, quasi con certezza, che esso agevolmente supera i venti anni.

All'epoca della renna, lo stambecco si trovava diffuso in tutta la Catena delle Alpi, e

UN BEL TROFEO DI CACCIA DI RE VITTORIO EMANUELE II.

(fot. G. Brocherel, Aosta)

NELLA ZONA DEL PARCO NAZIONALE: IL LAGHETTO DI CANAVAY (M. 3100) SULL'ALTIPIANO DEL NIVOLET (NELLO SFONDO, LE LEVANNE).

— pare — anche nei monti dell'Europa centrale. Nei tempi preistorici esso abitava in tutta la catena delle Alpi (come lo dimostrano le manifestazioni di arte antica rupestre incise sopra alcuni massi presso Cemmo in Valcamonica, segnalate nel 1912 dal dr. Laeng e descritte ultimamente in varie memorie dal prof. Marro e dal dott. Graziosi), e ai tempi dell'Impero Romano doveva ancora essere assai abbondante, perchè a centinaia venivano trasportati a Roma viventi per farli figurare nei giuochi del Circo. Nel Medioevo lo stambecco s'incontrava poi ancora in quasi tutte le più alte montagne delle Alpi. Pare che la sua scomparsa abbia avuto inizio nelle Alpi orientali.

Quanto alla Svizzera, sembra che nel quindicesimo secolo gli stambecchi vi fossero ancora numerosi. Nel sedicesimo secolo, l'ultimo esemplare del Cantone di Glaris fu ucciso nel 1550; ma se ne trovavano tuttavia ancora molti nelle montagne dei Grigioni (Engadina superiore e Val Bregaglia), ma già nel diciasettesimo secolo erano anche qui talmente diminuiti, che nel 1612 ne fu proibita la caccia, sotto pena di forti multe. Ciò malgrado, gli stambecchi sparirono completamente da questi monti dopo pochi anni. Nel diciasettesimo secolo esistevano invece ancora degli stambecchi nelle montagne di Chiavenna, e perfino verso la metà del diciottesimo secolo, ne furono veduti alcuni nella regione del San Gottardo.

Sul versante svizzero del Gruppo del Monte Rosa e sue diramazioni vallesane, questa specie si riteneva quasi estinta al principio del diciannovesimo secolo; ma poi, verso il 1850, probabilmente in grazia della proibizione della caccia emanata nel Piemonte, se ne videro nuovamente famiglie di otto, dieci individui. Purtroppo, anche queste non tardarono ad essere distrutte.

Nel Regio Museo Zoologico di Torino è conservato un magnifico esemplare maschio, trovato morto sul finire del 1823, avvolto nella neve di una valanga entro un burrone del comune di Valtournanche.

La carcassa di un esemplare maschio molto vecchio fu trovata nei pressi del Ghiacciaio del Rutor verso il 1830 dal maggiore Luigi

NELLA ZONA DEL PARCO NAZIONALE: GRAN PARADISO, TRESENTA, CIARFORON, DALLA CROCE DI ROLEY (VALSAVARANCHE).

Festa, ed il cranio con le corna è conservato nella collezione Festa a Moncalieri. Verso quell'epoca qualche individuo veniva altresì di quando in quando visto nelle alte vallate di Lanzo, e qualche esemplare viveva pure nella catena del Monte Bianco.

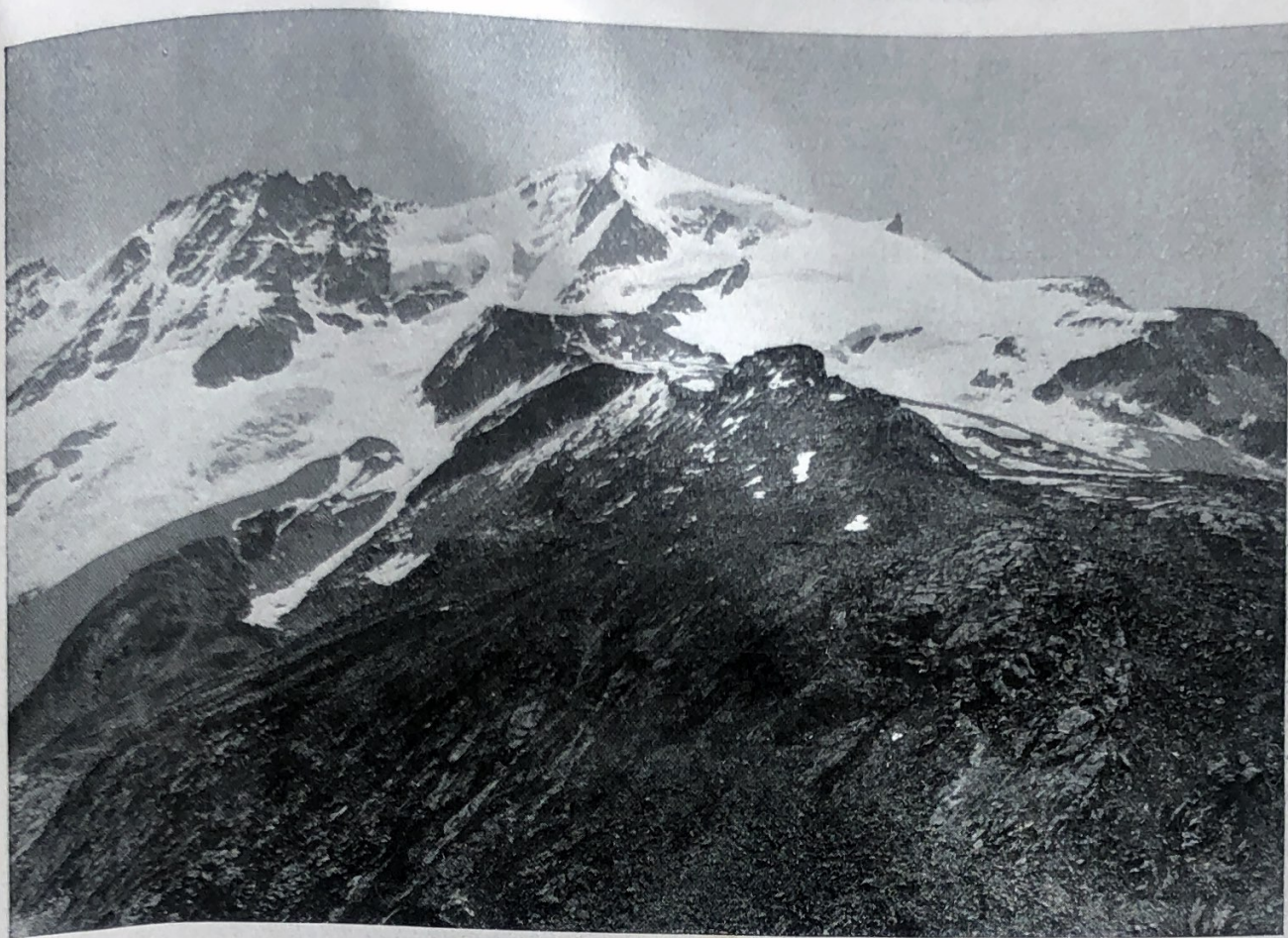
Anche a quell'epoca, le montagne del Gruppo del Gran Paradiso erano le località ove lo stambecco trovavasi ancora in maggior numero. Ma pure colà la caccia spietata che i montanari davano a questa nobile selvaggina l'avrebbe senza dubbio ben presto fatta sparire del tutto se, anche dietro le insistenze dell'Ispettore forestale del Ducato Joseph Delapierre e del naturalista Zumstein, il Governo Piemontese non avesse emanato un Editto inteso a salvaguardarla.

Un Rescritto del Governo, emesso il 21 settembre 1821, proibiva infatti la caccia allo stambecco, riservando alla Casa Reale il diritto di caccia; e le Regie Patenti del 1836 vietavano la caccia allo stambecco.

Più tardi S. M. il Gran Re Vittorio Emanuele II costituì la riserva di caccia, che fu portata a perfetta organizzazione dal 1850 al 1854. Gli effetti di cotale benefica misura non tardarono a farsi evidenti: già nel 1879 vivevano nella Reale Riserva oltre 600 stambecchi, ed il loro numero andò via via aumentando. Nell'ultimo ventennio del diciannovesimo secolo poterono pertanto essere effettuate delle grandi battute di caccia, che non danneggiavano la specie; nel 1914 il numero degli stambecchi delle Reali Riserve era salito a ben 3020 individui.

Al tempo della grande guerra europea, essendo il numero dei Guardacaccia diminuito, perchè molti di essi dovettero portare l'opera loro a difesa della Patria, la caccia abusiva riprese da parte di cacciatori italiani e stranieri.

Nel 1918 S. M. Vittorio Emanuele III rinunziò alla riserva di caccia in alcune delle valli; nel 1919 rinunziò poi alla Riserva di caccia nell'intero gruppo montano, cedendo i terreni di sua proprietà privata al Governo, per il caso in cui lo Stato avesse creato un Parco Nazionale.

(fot. G. Brocherel, Aosta)

NELLA ZONA DEL PARCO NAZIONALE - LE PIÙ ALTE VETTE DEL GRUPPO: GRAN PARADISO (M. 4061), PICCOLO PARADISO (METRI 3926) DAL VERSANTE DI VALSAVARANCHE.

Il Governo si affrettò allora a proibire con apposita Legge la caccia allo stambecco, ma essendo il numero dei guardiacaccia molto ridotto, questa Legge rimase pressochè senza effetto, ed il massacro degli stambecchi si verificò in così larga scala dal 1919 al 1923, che il numero di questa nobile selvaggina si ridusse a molto meno di un migliaio.

Fortunatamente il Governo Nazionale, con Decreto 3 dicembre 1922, istituiva il Parco Nazionale del Gran Paradiso. Fu così possibile accrescere nuovamente il numero dei guardiacaccia, ed a poco a poco, malgrado avversità di varia natura che qui sarebbe inutile ricordare, la massa fu ricostituita; il numero degli stambecchi viventi al presente nel Parco, supera di parecchie centinaia il numero dell'anteguerra.

Nel censimento fatto il 1° luglio 1932 si contarono infatti 3660 stambecchi, di cui 1325 maschi, 1485 femmine, 850 piccoli dell'anno. Ed è da notare che presentemente il Parco è più fittamente popolato di stambecchi che non al tempo dell'anteguerra, perchè allora la Reale Riserva comprendeva parecchie altre valli, che ora non sono più comprese nel perimetro del Parco stesso.

Ora si vedono gruppi di stambecchi anche nelle montagne limitrofe al Parco: nella Riserva dei Baroni Peccoz vive una cinquantina di individui, per la maggioranza femmine; numerosi individui si trovano nell'Alta Valle di Rhêmes; alcuni anche ai confini della Valgrisanche. Un branco di una dozzina di individui fu visto nell'autunno del 1932 sui monti sopra Forno Alpi Graje.

Accresciutosi così notevolmente il numero degli stambecchi e dei camosci viventi nel Parco, e specialmente quello dei vecchi maschi (che se, come trofeo cinegetico, sono i più apprezzati, più non hanno però la robustezza e la agilità necessarie per sopportare le avversità della stagione invernale), la Commissione Reale del Parco decise nel 1929 di permettere l'uccisione di un limitato numero di maschi delle due specie, prendendo, ben inteso, tutte le cautele affinchè dette uccisioni non menomassero affatto la consistenza della fauna del Parco. Per difficoltà di varia natura insorte, non fu tuttavia possibile effettuare le cacce se non nel successivo 1930.

Il prezzo stabilito per ogni stambecco ab-

battuto fu di L. 10.000; per ciascun camoscio di L. 600 (1).

La caccia è fatta individualmente. Il cacciatore deve sempre essere accompagnato da un Milite del Parco, che gli indichi l'animale sul quale dovrà sparare, scelto sempre fra i maschi più vecchi.

Tutti quelli che presero parte alle cacce, ne furono entusiasti, e molti pubblicarono in Riviste estere estese relazioni, con sincere lodi per la Commissione e per l'Amministratore del Parco.

Nel 1933 il prezzo per ogni stambecco è stato ridotto: il cacciatore dovrà pagare infatti L. 8000 per il primo stambecco e Lire 6000 per ogni stambecco ucciso in più.

Come si può facilmente capire, moltissime richieste di stambecchi vivi pervennero alla Commissione da parte di Enti ed anche di privati; ma naturalmente per le difficoltà dell'allevamento non soltanto, ma anche soprattutto perchè la cattura dei giovani stambecchi costituisce una notevole sottrazione di forze utili alla conservazione della specie, pochissime furono le concessioni finora eseguite.

Così, oltre agli esemplari inviati nelle Reali Riserve di Valdieri per il tentativo di acclimatare colà questa nobile selvaggina, furono inviate soltanto due femmine, e nel 1932 fu mandata una coppia al Cantone di Vaud; una coppia venne inviata al Principe Adalberto di Baviera; mentre al Giardino Zoologico di Roma furono mandati, nel 1931 un bel maschietto, e nel 1932 una bella coppia di animali giovani.

Molti tentativi furono fatti negli ultimi decenni per acclimatare nuovamente lo stambecco in altre regioni.

Così in Austria, fino all'inizio della Grande Guerra, eranvi protette nella Provincia di Salisburgo (Alpe Uberjom presso il Passo Luegj) mandre di stambecchi ibridi; nel Parco di Schönbrunn, a Vienna, vivono tuttora in discreto numero degli stambecchi puro sangue, che si riproducono benissimo in schiavitù; in Germania furono ottenuti buoni successi allevando stambecchi ibridi, cosicchè ora parecchie riserve di caccia e varî parchi possiedono mandre di tali animali; e buona prova pare abbia fatto pure il tentativo di allevamento nella Riserva del Principe Adalberto di Baviera.

Nella Jugoslavia, per quanto consta, soltanto presso Krainberg vivevano mandre di ibridi; nella Svizzera infine, dopo parecchi tentativi falliti, pare che l'acclimatazione di questa bellissima specie sia ora bene avviata: consta, per esempio, che nel 1927 vivevano nel Cantone di San Gallo (Gross Hörner) circa 30 individui; nel Cantone dei Grigioni, al Piz d'Aëla, 30 individui; nel Parco Nazionale 15 individui; al Piz Albris 5-6 individui. Nel Cantone di Berna poi, al Harder, vivevano circa 20 individui; allo Schwarz-Moench circa una decina; sugli Engelhörner 5: un complesso, così, da 130 a 150 individui.

La statistica non è però recentissima ed è assai probabile che in questi ultimi anni il numero degli stambecchi nelle Alpi Svizzere sia di parecchio aumentato.

E. FESTA.

(1) Nel 1930 presero parte alle cacce cacciatori Italiani, Austriaci, Tedeschi, Ungheresi e Svizzeri, e in tali occasioni vennero uccisi 8 stambecchi e 17 camosci; nel 1931 vi parteciparono Italiani, Tedeschi ed Egiziani e rimasero uccisi 9 stambecchi e 27 camosci; nel 1932 prese parte alla caccia allo stambecco il principe egiziano Yousouf Kemal, che uccise 3 stambecchi. Presero parte a quella al camoscio anche cacciatori Italiani e vennero uccisi in tutto 15 camosci.

SCILLA - QUARTIERE DI MARINA GRANDE, CON PARZIALE VEDUTA DELLA BELLISSIMA SPIAGGIA RETTILINEA.

SCILLA

In quest'acque a tuffarsi, Amor traea
Scilla più bella di quant'altre sono
Ninfe ne l'onde Egee, bella che al pare
Neve il monte non ha, nè spuma il mare.

In *Xiphias*, di D. VITRIOLI
(trad. D. Macry-Correale).

I viaggiatori che percorrono in treno la litoranea Napoli-Reggio Calabria, forse per recarsi alle rinomate stazioni climatiche di Taormina, Siracusa o Mondello, dopo lasciata Bagnara, attraverso una verde distesa di agrumeti sprigionanti il delizioso profumo della zàgara, non sempre si accorgono di andare incontro alla ridente cittadina di Scilla.

Effettivamente, dopo Bagnara, c'è appena il tempo di scorgere Scilla, fuggevolmente e imperfettamente, tra lo sbocco di una galleria e l'imbocco di un'altra, tra il fumo della locomotiva e la cortina degli agrumeti. Si riesce soltanto ad intravvedere, dopo l'ultima galleria, la sua spiaggia rettilinea, seguita da una fascia di finissima arena, che si estende da Capo Pacì alla Rupe leggendaria, limitata a monte da graziose casette bianche allineate, alle spalle delle quali cresce rigogliosa la lussureggiante verzura dell'Appennino calabrese. Questo mitico paese delle Sirene, favoleggiato da Poeti, sognato da artisti, pauroso nel mito, grande nella storia, tartassato dal destino, sorge a sette miglia da Bagnara, a quattordici da Reggio, dirimpetto alla Sicilia da cui dista appena tre miglia, mollemente adagiato su una falda dell'Aspromonte e baciato dal Tirreno.

***

Scilla, immortalata dall'*Odissea,* piccola città della magica riviera calabrese, ebbra di sole, è certamente uno dei lembi benedetti dalla natura. La sua spiaggia, che si distende in un lungo rettilineo nell'arco luminoso del golfo di Gioia, è soavemente bella e pittoresca, e scende nelle acque con declivio dolcissimo sì da offrire ampia possibilità e tranquillità di movimento anche ai bambini. La sua sabbia, finissima e morbida, ricca di minuscoli cristallini di quarzo, sorpassa talvolta i 52° C. di temperatura e si presta ottimamente per i « bagni di sabbia ».

Questa incantevole terra

« di monti coronata e di querceti »

limitata dal torrente Favazzina e da Capo

(*fot. Brogi*)
LO STRETTO DI MESSINA, VISTO DA CAPO PELORO. IN PRIMO PIANO È IL PAESE DI TORRE DEL FARO COL SUO GRAZIOSO LAGHETTO. IN FONDO, QUASI AL CENTRO DELLA FOTOGRAFIA, SULLA COSTA CALABRESE, SI VEDE CHIARAMENTE SCILLA CON LA RUPE FAMOSA. PIÙ LONTANO, A SINISTRA, BAGNARA.

Pacì, chiusa dalla chiostra dell'Appennino merlato, specchiata dal tremolare della marina, dette sempre convegno, nell'eterna festa della Natura, a spiriti grandi, quasi ammaliati da tanta bellezza. C'è in questo paesaggio una venustà ignota ai lunghi rettilinei di altre spiagge: qui, gli elementi panoramici sono varî e contrastanti, disposti in modo da poterli percepire con un rapido giro dello sguardo.

La città di Scilla, distrutta nel 456 dai Vandali di Genserico, è stata in epoche molto posteriori, dominio disputato degli Arabi, dei Normanni, degli Svevi, degli Aragonesi, degli Angioini e feudo ambitissimo, negli ultimi secoli, della nobile Casa Ruffo, principi di Scilla, conti di Sinopoli.

I terremoti, frequenti e violenti, non la risparmiarono. Terribile il cataclisma del 1783 che la distrusse completamente; funesto quello del 1908 che moltissimo la rovinò.

In via di ricostruzione, più bella sorge in uno dei punti più incantevoli della riviera della Calabria ulteriore.

A guardarla dai monti « Serisi », « Cucuddu » o delle « Serre » del massiccio appenninico calabrese, che maestosi la dominano, la città, così come sono disposti i tre grandi quartieri che la compongono, dà l'impressione di un'enorme aquila librata. « San Giorgio », il quartiere maggiore sovrastante, costituirebbe il corpo e la coda; « Marina Grande » e « Chianalea », sottostanti, laterali, lunghi e stretti, formerebbero le ali, mentre la rupe famosa, rotonda, che si insinua per oltre duecento metri nel mare, costituirebbe la testa.

Vista dal mare, invece, con le sue bianche e linde casette disseminate lungo il lido o incastonate come conchiglie di madreperla alle falde dell'Appennino, tutte avvolte nella lussureggiante vegetazione, si direbbe una divinità sorridente a fior dell'acqua azzurra e vi parrà di veder sorgere dalle onde che si frangono nello scoglio la figura audace di Ulisse che sfugge all'incanto delle Sirene, mentre in lontananza vi parrà di riudire le pastorali che la zampogna di Glauco inalza al cielo per esprimere l'ardente passione per Scilla divina.

Il mare talvolta gorgoglia e in certe serate rugge selvaggiamente l'ira di Circe, che amando anch'essa Glauco, adirata, si scaglia contro Scilla e avvelena l'acqua dove essa è solita lavarsi perchè si cangi in un mostro marino

(fot. R. Sopr. Antich. e Arte, Reggio Cal.)

SCILLA - VEDUTA DEL QUARTIERE DI CHIANALEA: IL PORTICCIUOLO E, IN ALTO, LA FERROVIA NAPOLI-REGGIO CALABRIA.

non appena vi si immerga. Tal'altra, invece, mandando altissimo fragore al cielo, l'acqua si agita terribile intorno alla diruta rocca che, innalzata, come vuole la leggenda, da

(fot. R. Sopr. Antich. e Arte, Reggio Cal.)

SCILLA - UN LEMBO DELLA BELLA SPIAGGIA SABBIOSA, CON L'IMPONENTE SFONDO DEL CASTELLO

(fot. R. Sopr. Antich. e Arte, Reggio Cal.)
SCILLA - IL PITTORESCO QUARTIERE SAN GIORGIO, ALLE PENDICI DELL'APPENNINO.

sue leggende, la sua storia e... le sue disgrazie, per vivere la fervida vita del lavoro quotidiano.

Non più l'armonioso e fatale canto delle sirene attira i naviganti o il sorriso ammaliatore di esse contende a Ulisse o ad Orfeo il passo dello stretto. Non più Scilla è l'orribile mostro marino di omerica memoria:

« Con la metà di sè nell'incavato
speco profondo ella s'attuffa, e fuori
sporge la testa, riguardando intorno.
Nè mai nocchieri oltrepassano illesi
poichè quante apre disoneste bocche
tanti dal cavo legno uomini invola ».

Non più i naviganti evitano il passaggio dello stretto pensando che

« Meglio è con largo indugio e lunga volta
girar Pachino e la Trinacria tutta »

per non « urtar in Scilla cercando evitare Cariddi ».

La rupe scillese si specchia in un bacino esterno allo stretto e le turbolenze marine che ivi si presentano, sono incomparabilmente minori di quelle di Peloro e di altri punti del canale.

Scilla, oggi industre, operosa ed ospitale cittadina, è meta, specie l'estate, di frotte di gitanti che si riversano sulla sua ridente spiaggia accrescendo la già gaia animazione del paese. Gli ospiti vengono a godersi, insieme col refrigerio del bagno, la contemplazione dell'incantevole panorama che si scopre dal Castello, di dove l'occhio abbraccia nel mare infinito tutta l'estensione da Capo Peloro a Capo Vaticano, con la veduta netta delle Eolie dominate dal cono fumante dello Stromboli e tutta la lussureggiante costa calabrese da Capo Pacì a Bagnara, che è un solo immenso giardino di agrumi.

Dove cielo più bello, onda più azzurra?

Questo mare di Scilla, sognato da poeti, cantato da aedi, conteso da guerrieri, che ha segnato il campo di competizioni e di cupidigie millenarie, costituisce un'attrattiva davvero splendida.

E non è meravigliosa escursione, piena di

Ulisse sulla Rupe sacra a Minerva, seppe quindi la disperata difesa di Anasilla contro i pirati tirreni, e ricorda la leggendaria resistenza della guarnigione inglese di Robertson alle fanterie francesi di Abbé.

È il vortice della mostruosa Cariddi che, staccatosi dalla Sicilia, mutato in voragine, seguito da erti cavalloni, si divincola per rompersi sullo scoglio di Scilla; e i piccoli scogli disseminati intorno alla rupe, mutati in immensi mastini, urlano nella notte tempestosa per le onde che s'infrangono spumeggiando e muggendo contro di essi.

Così la titanica lotta fra Scilla e Cariddi, come la sublime fantasia di Omero l'ha veduta.

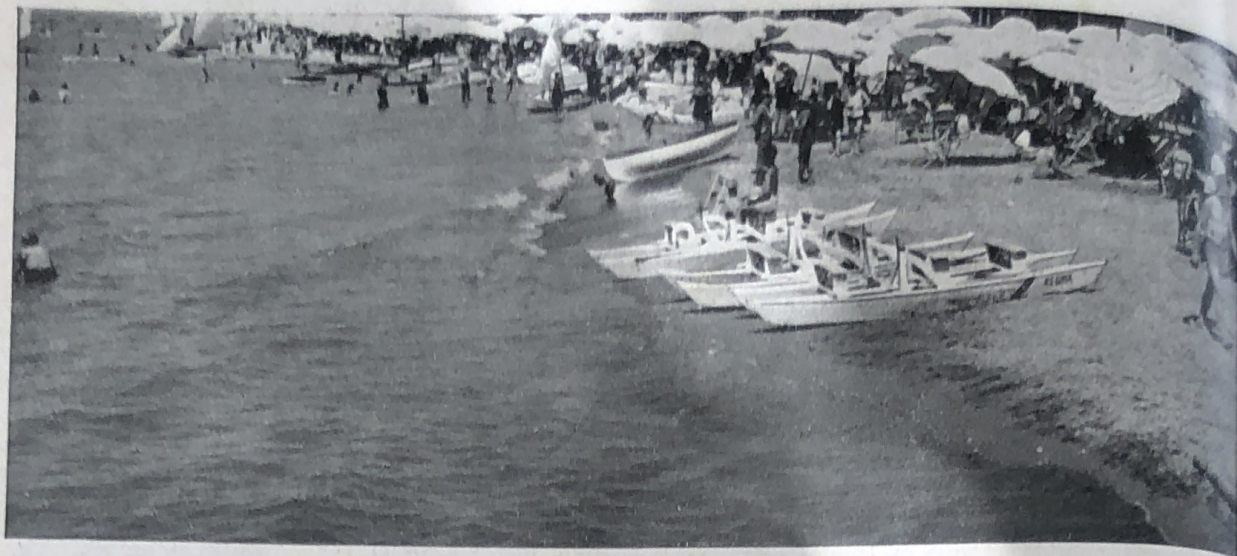
Oggi, però, più nulla della fantasiosa leggenda è sulla riva meravigliosa, e Scilla ha obliato per un momento le sue tradizioni, le

(*fot. rag. Bellantoni*)

SCILLA VISTA DALL'AEROPLANO, CON I TRE GRANDI QUARTIERI CHE LA COMPONGONO E LE DANNO UN PO' L'ASPETTO DI UNA GRANDE AQUILA LIBRATA.

mille seduzioni, quella alla ridente Milea, a Solano Superiore o alla montagna fatidica di Aspromonte? Durante l'ascensione notate un alternarsi di quadri cangianti di colori e di toni: dal verde cupo delle secolari pinete, al verde erbaceo delle praterie; dal giallo oro delle bionde messi al sanguigno purpureo dei rosolacci, ai mille e mille colori dei fiori silvestri. Giunti poi sulla spianata selvosa della vetta abbracciate con lo sguardo un meraviglioso panorama.... e vedete la Sicilia, nuova Galatea uscente dalla spuma del mare, presentarsi in tutta la sua inesprimibile bellezza col formidabile gigante che par dormire sotto le nevi ricoprenti le ultime cime: l'Etna; e vedete tutta la « Calabria biancheggiante di argilla, variata dal verde pallido dell'ulivo al verde lucente degli aranceti e dalle bizzarre frastagliature dei fichi d'India, con paesetti appollaiati sui culmini, e paesaggi ridenti, e vergini foreste impregnate del profumo acre della resina e del timo selvatico,

(*fot. rag. Bellantoni*)

SCILLA - GORNELLE.

SCILLA - LA SPIAGGIA POPOLATA DA UNA GIOCONDA FOLLA DI BAGNANTI.

e pascoli ubertosi, e limpidi rivi..., e dappertutto per sfondo il mare verde ceruleo nel Tirreno e azzurro cupo nell'Ionio... ».

A Scilla si può anche ammirare lo spettacolo della caratteristica pesca del pesce spada. Di essa Strabone fa cenno nel suo primo libro e il Vitrioli, nel poema *Lo Xiphias,* canta in bei distici latini la lotta immane del pescatore con lo squalo.

Nell'estate Scilla è tutta un trionfo di sole e di vita.

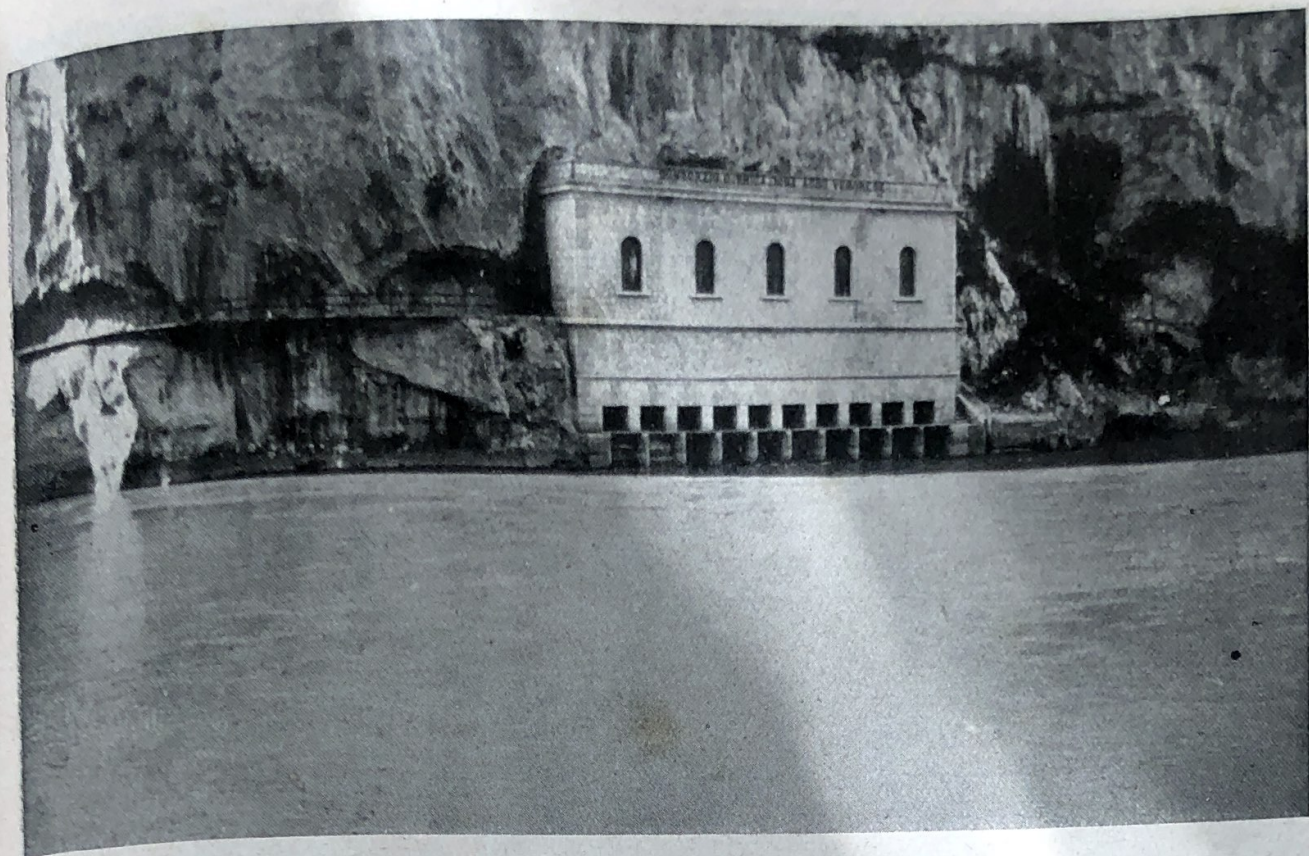
Lungo la bella spiaggia, sboccia una ricca multicolore fioritura di ombrelloni a riparo della gioconda folla di bagnanti, quando questi sostano, in cospetto dello sfolgorante Tirreno fino alle lontane coste di Capo Vaticano e Torre Faro, per riposarsi fra un tuffo e l'altro nelle onde.

Ma se Scilla è già frequentata da un fedele pubblico di bagnanti, che vivamente gode della serena tranquillità del luogo, essa non è tuttavia celebre come si meriterebbe. Poichè, malgrado il suo nome immortalato dalla poesia e dalla leggenda, malgrado le sue bellezze apprezzate da un certo numero di turisti, troppi sono ancora coloro che ignorano le sue qualità di ottima stazione climatica e balneare, ed il suo nome rimane quindi un po' nell'ombra in confronto di quello di tante altre spiagge e marine d'Italia.

Ma è questione di tempo; e a Scilla sarà resa piena giustizia se essa saprà a sua volta aiutarsi a richiamare e trattenere con tutto il necessario conforto il pubblico, mediante un maggiore e più adeguato sviluppo dell'attrezzatura alberghiera in confronto di quella limitata che oggi possiede.

MICHELE MORANDI.

(*fot. rag. Bellantoni*)

SCILLA: MILEA. LA GROTTA DI TREMUSA.

CONSORZIO IRRIGAZIONI AGRO VERONESE - LA PRESA DI SCIORNE NELLA CHIUSA DI VERONA

NEL CAMPO DELLA BONIFICA INTEGRALE

LE IRRIGAZIONI NEL VERONESE

« Questa vecchia terra italiana può dare il pane ai suoi figli di oggi e di domani, quando gli uomini sappiano armonizzare in essa questi elementi: il sole, l'acqua, il lavoro, e la scienza ».

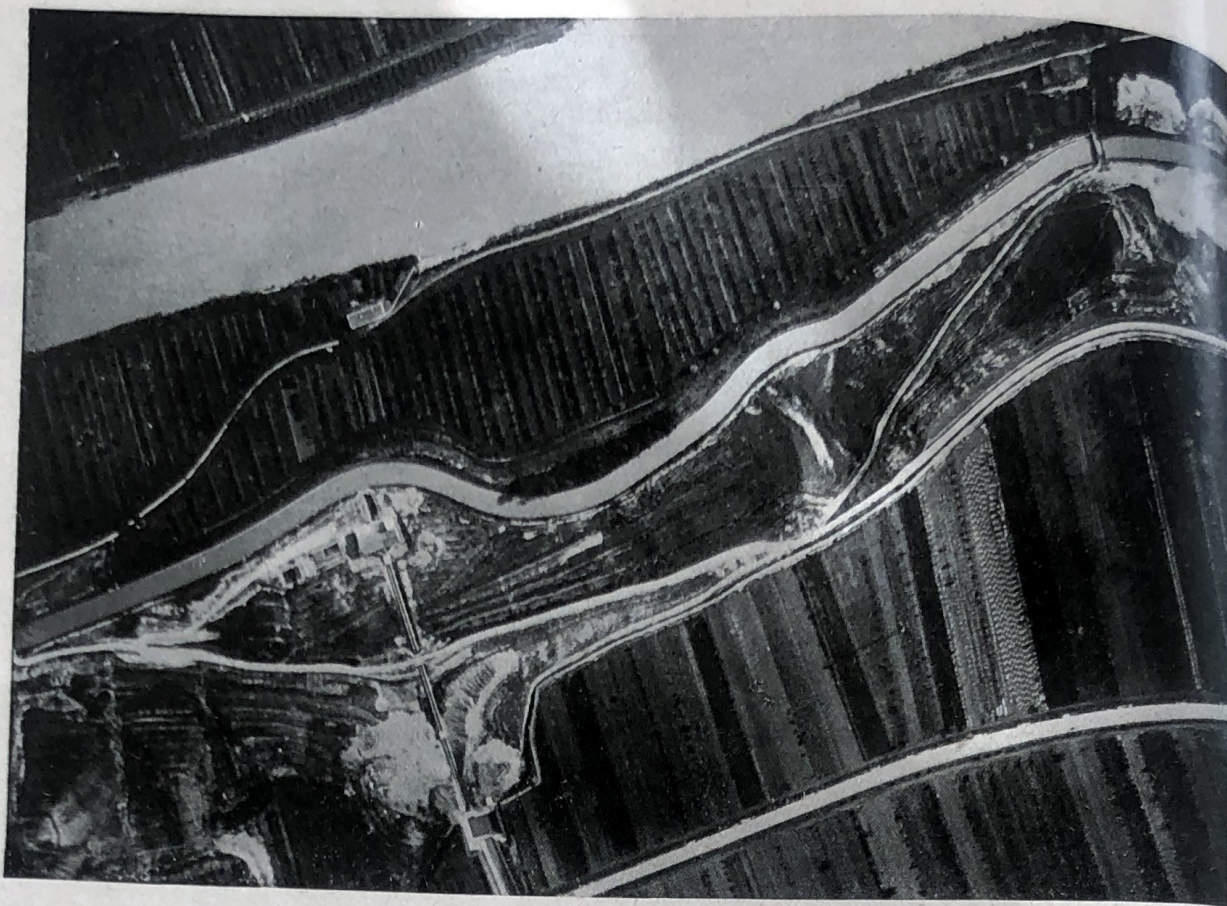
MUSSOLINI.

IL Duce rinnovatore della grande Patria italiana ha ritenuto che per forgiarne in modo sicuro i destini nuovi fosse necessario valorizzare la terra in tutti i suoi elementi di produzione e legare ad essa la parte migliore degli Italiani. Il comandamento del Capo ha trovato nel territorio di Verona, in questa fedele e laboriosa Provincia Veneta, la maggior comprensione per lo svolgimento di quel piano di bonifica integrale la cui attuazione è legge fondamentale del Regime Fascista.

Le disposizioni emanate dal Governo Nazionale per la Bonifica Integrale non hanno colto impreparati gli agricoltori veronesi: poichè l'opera di redenzione della terra ferveva da tempo e molte iniziative di grande rilievo erano già compiute; altre, già studiate, trovarono nell'atmosfera nuova creata dal Fascismo, possibilità di realizzo immediato.

Le caratteristiche naturali così varie e complesse della regione Veronese determinano multiformi esigenze per il progresso della vita agricola, e pertanto vi si presentano problemi di sistemazione montana, di difesa delle terre dalla furia irrompente di fiumi e torrenti, problemi di bonifica e di scolo di vaste zone depresse e vallive e, ancora, problema interessante oltre 100.000 ettari della Provincia, la irrigazione che si può ben dire in molti terreni del Veronese è condizione indispensabile di vita agricola.

Le irrigazioni Veronesi: il tema è così vasto ed interessante che meriterebbe uno studio ampio e compiuto; ai lettori dell'importante rivista non vogliamo offrire che una rapidissima sintesi che valga a far conoscere quale fervida attività si sia svolta e si stia volgendo in questo campo.

Lontane sono le prime tradizioni in fatto di irrigazione nel Veronese; senza risalire mag-

CONSORZIO IRRIGAZ. AGRO VERONESE - CANALE PRINCIPALE NEI PRESSI DI BUSSOLENGO E CENTRALE DI SOLLEVAMENTO DI S. SALVAR (SAN MASSIMO-BUSSOLENGO) - VEDUTA AEREA.

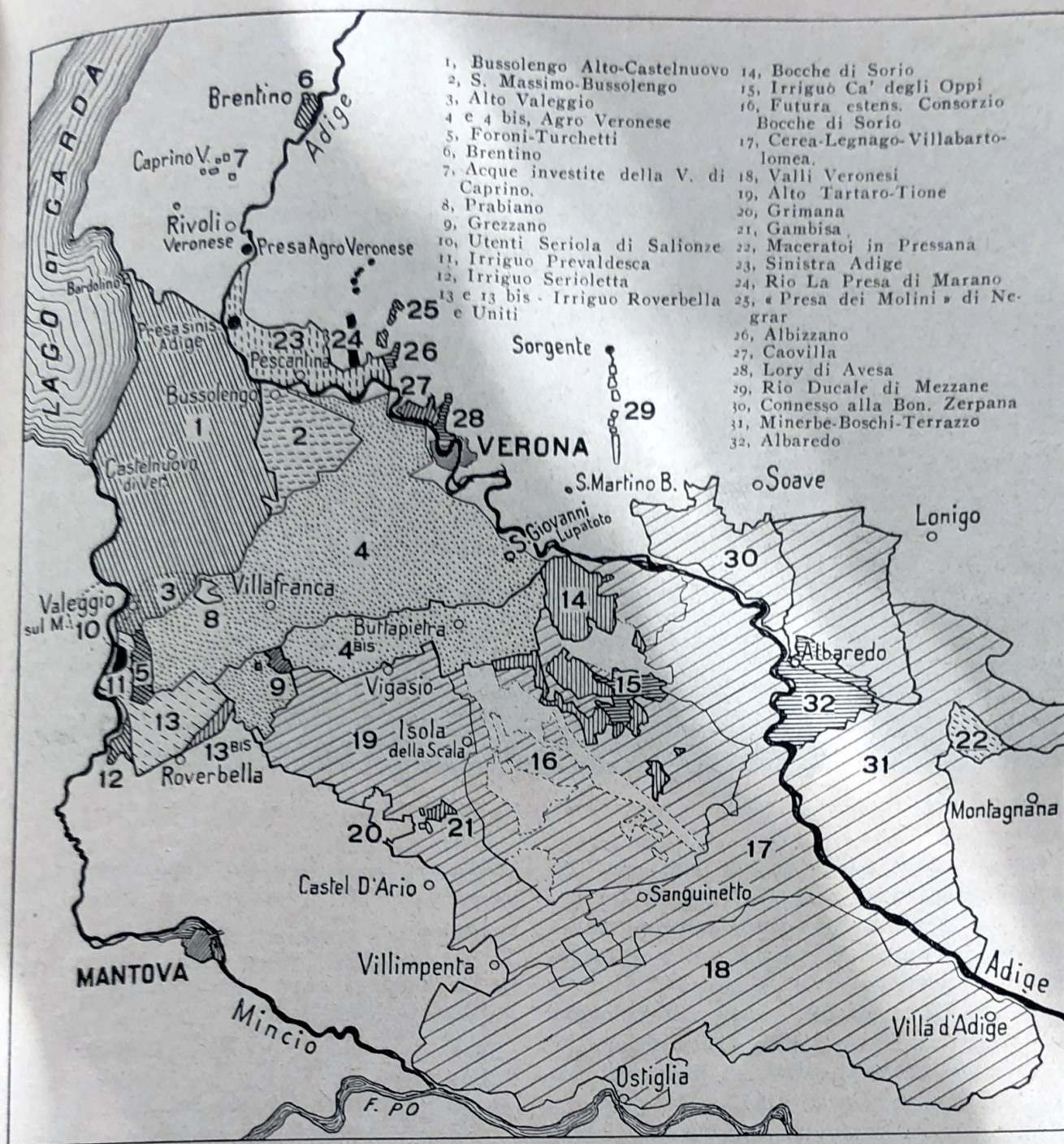
giormente nel tempo è però doveroso ricordare con ammirazione viva e con gratitudine l'opera saggia che in materia di acque fece la Repubblica di S. Marco. Venezia, che con alto senso di dominio aveva cercato la espansione dei suoi ricchi commerci nell'Oriente, seppe però anche adottare una politica di valorizzazione delle terre che le erano sottomesse e l'Archivio dei Frari è miniera preziosissima nella quale sono raccolti innumeri i documenti che testimoniano l'opera della Repubblica in questo campo.

Alla Serenissima sono dovute molte piccole o medie concessioni di acque per uso irriguo, spesso abbinate anche con uno sfruttamento industriale, e talvolta è ancora il titolo originario della Repubblica, suffragato dalla tradizione, che disciplina attuali irrigazioni, come avviene per le acque del Tramigna-Tramignola nella vallata di Cazzano.

La nostra prima indagine preliminare, necessaria per la conoscenza delle irrigazioni, è lo studio del terreno anche perchè questo spiega l'ordine cronologico con cui le iniziative irrigue sono sorte.

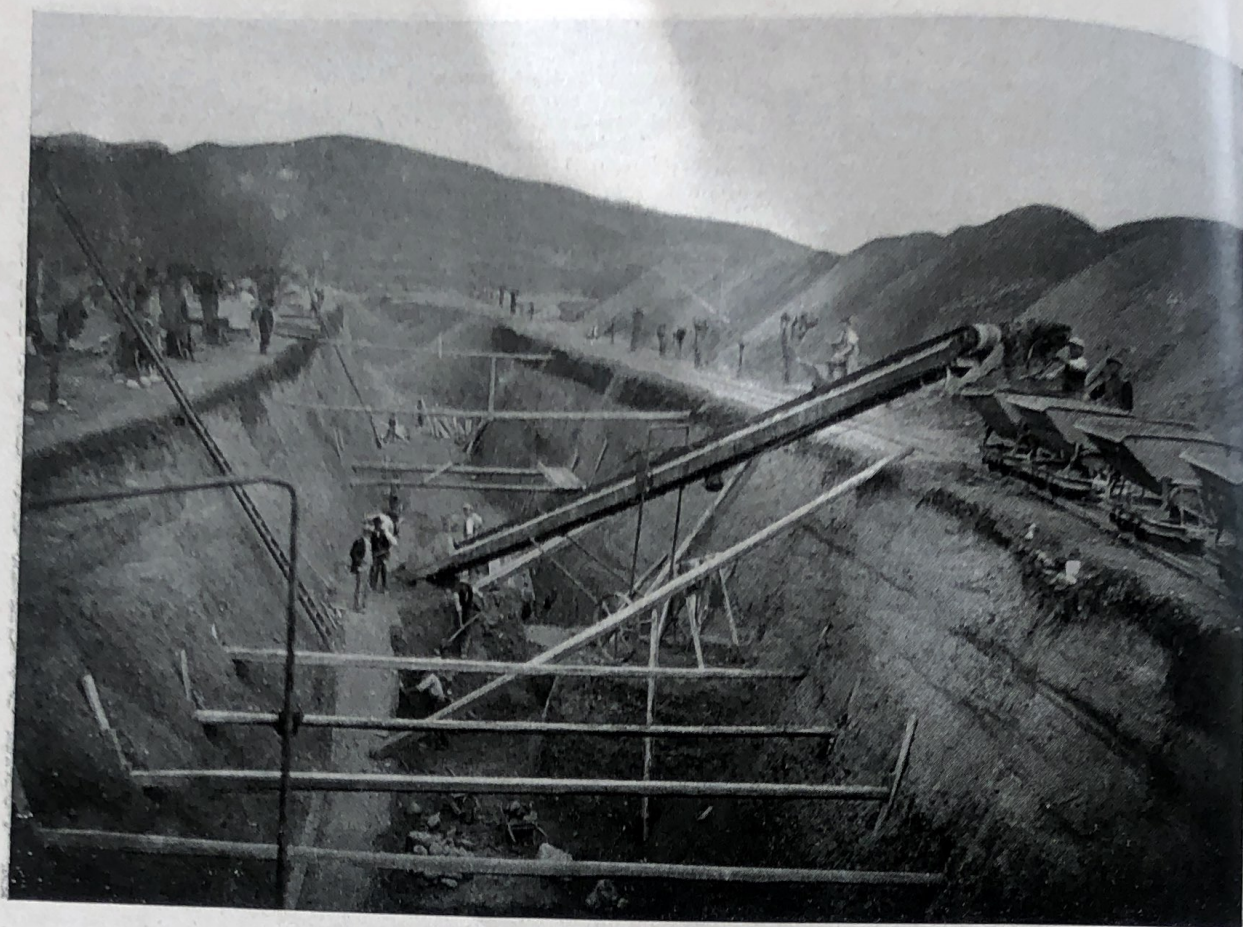
Gli importanti studi compiuti per il passato dal Nicolis, sulla struttura geologica del Veronese, portano, nei riguardi dell'agricoltura, alla suddivisione in cinque zone dei terreni costituenti la Provincia di Verona. Escludendo le due prime zone, quella montana e quella collinosa ove le irrigazioni, se possibili, sono caratterizzate da piccole iniziative di proprietari e potranno avere in un domani un grande sviluppo, come nell'anfiteatro morenico del Garda, la terza e quarta zona della pianura veronese, situate rispettivamente sulla destra e sinistra dell'Adige e che giungono sino al limite sud della Provincia, poco differiscono tra loro per la natura del terreno che è generalmente molto ferace. Prevalgono in dette zone i seminativi a rotazione frammisti a prati stabili ed a tratti di risaia.

In queste ultime zone i bisogni irrigui si sono presentati con minore urgenza per la natura del terreno, ed agli stessi bisogni potevano provvedere anche le frequenti sorgive esistenti.

La quinta zona, l'antica « Magna Landa » della Provincia, costituisce l'Agro Veronese

CARTINA SCHEMATICA DEI CONSORZI DI IRRIGAZIONE DEI TERRENI DEL VERONESE SULLE DUE SPONDE DELL'ADIGE.

ed è delimitata verso mattina dal corso dell'Adige da Bussolengo a S. Giovanni Lupatoto, a nord e ad ovest dal sistema morenico delle colline veronesi: a sud da una linea spezzata che separa i terreni morenici alluvionali seguendo ad un dipresso la linea delle risorgive.

La caratteristica geologica di detta zona, spiega la singolare povertà dell'agricoltura di questi terreni, prima dell'irrigazione, giacchè essi sono formati da residui di rocce più o meno disgregate, permeabilissime, e perciò soggette ai danni di rovinosa siccità, danni che non potevano certo essere mitigati dalle piogge, fenomeno incostante e tanto più inefficace dato lo scarso spessore del terreno vegetale dell'Agro Veronese, che si adagia su di un vasto campo di ghiaia per niente adatto a trattenere le acque piovane.

Date queste condizioni, era naturale che il problema dell'irrigazione di detta zona si presentasse sino dai tempi più remoti, ma d'altra parte era molto facile l'antagonismo tra gli interessi delle irrigazioni superiori e quello dello scolo dei terreni sottostanti che dall'eccesso di acqua erano resi improduttivi.

CONSORZIO BUSSOLENGO-ALTO-CASTELNUOVO - IL PROFONDO, AMPIO ESCAVO PER LA GALLERIA ARTIFICIALE DI SAN QUIRICO.

Oggi bonifica ed irrigazione non sono più considerati termini antitetici e per il Veronese si può pertanto dire ormai prossima la soluzione del problema, poichè, sotto gli auspici degli organi governativi, si è decisa la costruzione di un grande canale collettore dei bacini tributari del Tartaro-Canal Bianco-Po di Levante, opera grandiosa la quale finalmente potrà redimere tutti quei terreni presentemente privi di ogni vita agricola e sociale; e tale opera dovrà necessariamente realizzarsi con dinamismo Fascista.

I comprensori d'irrigazione e l'attività dei Consorzi.

I comprensori d'irrigazione nella Provincia di Verona hanno una estensione totale di ettari 112.360. Di essi, alcuni sono già in esercizio da molti anni, altri hanno le opere in corso di esecuzione, altri sono già iniziati ed altri infine da completare.

Nella carta unita al presente studio sono indicati i limiti di tutti i Consorzi Irrigui esistenti nel Veronese e con diverso tratteggio sono distinte particolari condizioni per i diversi Consorzi.

Le superficie attualmente irrigate nel Veronese ricevono le acque nel seguente modo:

1) Dal fiume Adige per circa . .	Ha	35.000
2) Dal fiume Mincio per circa . .	»	600
3) Dal fiume Tartaro, Tione, Menago, Tregnon, Bussè e canali appartenenti al sistema idrografico del Tartaro - Canal Bianco per circa	»	6.000
4) Dai vari corsi d'acqua in sinistra dell'Adige, a Valle di Verona (Antanello, Fibbio, Tramigna, Alpone, Collettore Zerpano, ecc.) per circa	»	6.000
5) Con impianti di sollevamento dal sottosuolo per circa . . .	»	4.400
Complessivamente	Ha	52.000

Sulla destra del fiume Adige esistono i maggiori Consorzi regolarmente costituiti e funzionanti; e di maggiore interesse, agli effetti del beneficio che ne deriva alla Provincia di Verona, sono le iniziative irrigue sorte anche recentemente.

Procedendo da nord a sud ed accennando solo ad alcuni piccoli Consorzi irrigui sorti nella vallata dell'Adige, fra i quali il Con-

CONSORZIO IRRIGAZ. AGRO VERONESE - IL GROSSO TUBO A SIFONE ATTRAVERSO LA VALLE DEL PIOVE DEI MONTI (CANALE DI SOMMACAMPAGNA).

sorzio di *Brentino* e quello delle *Acque investite della Valle di Caprino Veronese*, il primo di Ha. 70 ed il secondo di circa Ha. 76, parliamo di un Consorzio che per la particolare posizione assunta da tempo nella Provincia di Verona e maggiormente posta in evidenza da alcuni anni in seguito ai grandi lavori eseguiti e alle notevoli zone sottoposte ad irrigazione, è divenuto un fattore di primo ordine nell'economia agricola della provincia: trattasi del *Consorzio di Irrigazione dell'Agro Veronese*.

Trae esso la sua origine dalla vecchia concessione d'acqua dall'Adige fatta dall'Imperatore Napoleone I con decreto 25 luglio 1806; ma solamente nel 1879 si potè procedere ad una regolare costituzione dell'Ente che, con l'esecuzione del progetto dell'ing. Francesco Peretti, provvide all'irrigazione del perimetro previsto nello studio dell'eminente tecnico. Solo dopo molti anni e molte peripezie, e cioè a partire dall'anno 1891, si può dire tuttavia che inizî effettivamente a funzionare l'irrigazione.

Il progetto ha considerato una derivazione dell'Adige in località Volargne e trasporto di acqua con un canale parallelo al fiume e con pendenza minima possibile sino al punto ove hanno inizio le irrigazioni; detto canale Principale si divide in due diramatori principali, denominati di S. Giovanni Lupatoto e di Sommacampagna, trasformandosi poi questo ultimo in canale raccoglitore per convogliare in Adige i rifiuti delle irrigazioni. Ai canali accennati devesi aggiungere poi la vasta rete di canali secondari e terziari, di circa 600 km., necessari per la distribuzione dell'acqua nell'interno del comprensorio.

La storia del Consorzio nelle sue prime fasi è caratterizzata dalle vicende più complesse e dalle difficoltà più gravi di indole tecnica e finanziaria; un notevole miglioramento e progresso nella situazione del Consorzio si ottenne attraverso il trasporto della bocca di Presa da Volargne a Gaiun, concessa con decreto 6 ottobre 1910 insieme con l'aumento di portata di derivazione da mc. 11.500 originari a mc. 14.500 al secondo, e tale opera venne compiuta pochi giorni prima che scoppiasse la grande guerra liberatrice. Cessata, con la gloria di Vittorio Veneto, la guerra e portato al Brennero il sicuro confine della Patria, si imposero al Consorzio Alto Agro nuovi problemi, specie per quanto riguardava l'orientamento dell'attività economica veronese, prima vincolata essenzialmente da esigenze militari.

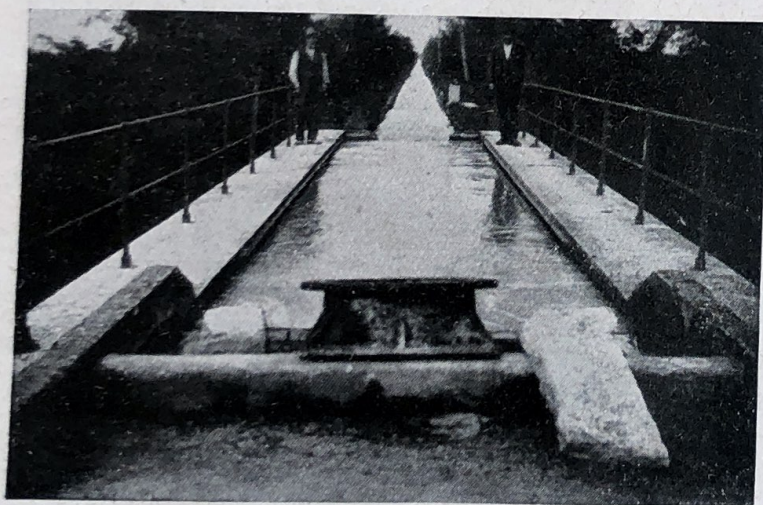
CONSORZIO IRRIGAZ. AGRO VERONESE - CANALI DISTRIBUTORI.

In seguito all'intervento decisivo di S. E. il Capo del Governo, che il 4 settembre 1928 ha voluto radicalmente risolvere il problema della utilizzazione integrale del medio Adige, si ebbe a chiudere definitivamente il periodo di incertezza nella vita del Consorzio, che potè con sicurezza assolvere il suo programma di espansione e di intensificazione della irrigazione, ottenendo un aumento di portata di deri-

CONSORZIO IRRIG. AGRO VERONESE - IL GROSSO CANALE DI SOMMACAMPAGNA A VALLE DEL PARTITORE DEL CHIARO.

vazione sino a mc. 18,500 al secondo. Attraverso un quarantennio di graduale progressiva trasformazione, l'agricoltura nel perimetro del Consorzio ebbe a subire un fondamentale cambiamento poichè alle primitive rotazioni agrarie nelle quali prevaleva la superficie a cereali, vennero sostituite nuove e più razionali rotazioni in cui la superficie a foraggere era fortemente aumentata, mentre notevoli quantitativi di terreno venivano messi a coltivazione orto-frutticola. In conseguenza di ciò, e poichè ultimamente il detto Consorzio ebbe ad allargare notevolmente il suo perimetro su di una superficie di circa 6000 Ha., con domanda ora in corso di concessione ebbe ad aumentare la portata definitiva di derivazione a mc. 27 al sec. per l'irrigazione di una zona complessiva di Ha. 26.000.

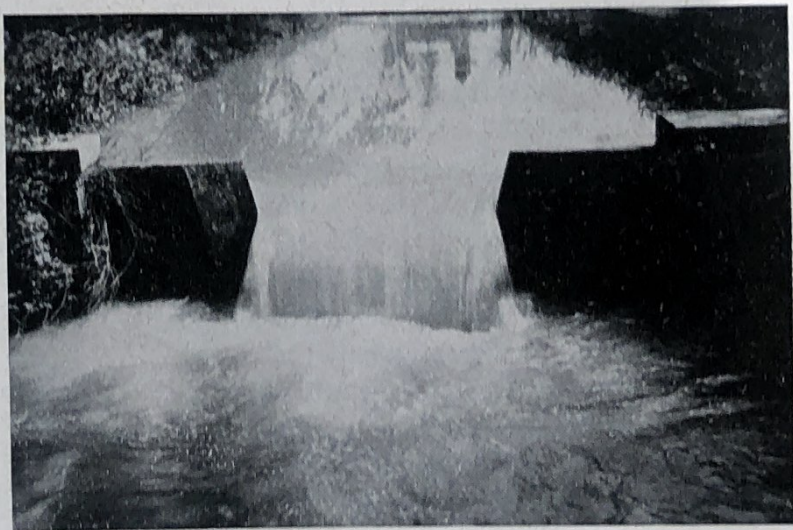
Per mezzo delle opere del Consorzio Alto Agro è stato possibile fino dall'annata 1929 provvedere all'acqua di irrigazione occorrente al Consorzio S. Massimo Bussolengo, il quale troverà la sua definitiva sistemazione attraverso la costruzione del canale « 4 Settembre »; opera questa che gli consentirà di eliminare gli impianti provvisoriamente installati per derivare l'acqua dal canale Principale dell'Agro Veronese.

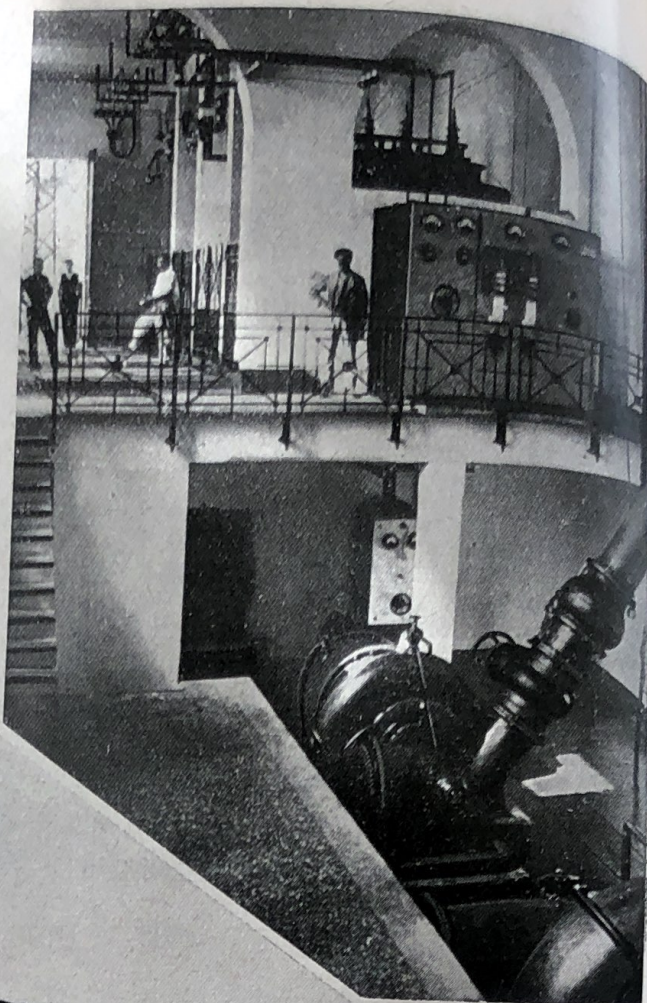
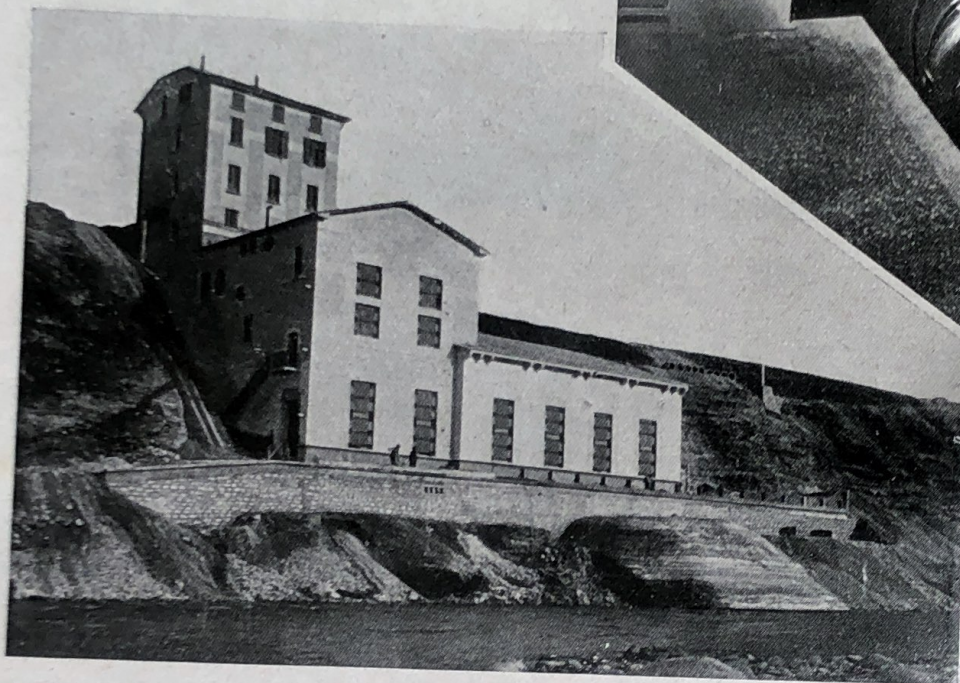
Il *Consorzio S. Massimo Bussolengo* deriva infatti attualmente 3.500 litri per l'irrigazione dei 3.200 Ha. costituenti il suo comprensorio. La derivazione è fatta mediante le due centrali di Monte di Campagna e di S. Salvar, le quali solle-

SOLLEVAMENTO D'ACQUA DELLA TURBINA DEL CHIARO E CANALI DI CONDOTTA.

CONSORZIO IRRIG. AGRO VERONESE - IL PARTITORE A CHIAVICHE DI SOMMACAMPAGNA.

vano l'acqua del canale principale dell'Agro Veronese, per portarla rispettivamente a metri 22 e a m. 38 di altezza.

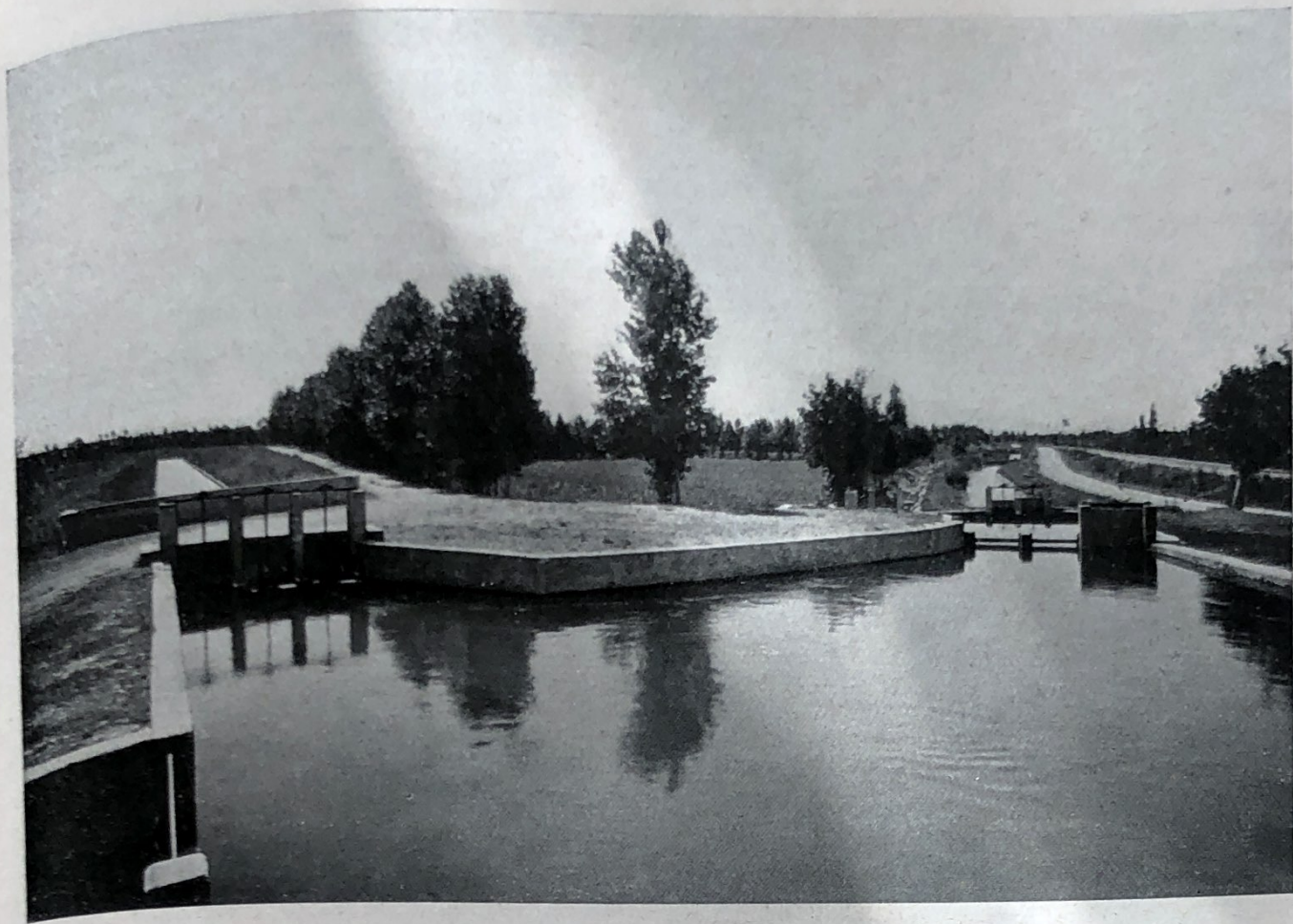
Merito precipuo della costituzione di questo Consorzio spetta all'eroico generale Andrea Graziani, che di detta irrigazione fu il vero animatore.

Questo comprensorio è destinato in seguito, come è stato detto, ad essere fornito di acqua dal grande canale « 4 settembre », opera veramente imponente e di una eccezionale importanza per gli interessi sia agricoli sia industriali della Provincia di Verona. Detto canale, già in costruzione, dovette ora interrompere i lavori in attesa di una definitiva sistemazione finanziaria ed economica ed è augurabile che le difficoltà e la crisi che hanno travagliato l'agricoltura in questi ultimi anni non abbiano a rendere scettici sulla necessità che i problemi irrigui nel Veronese debbano essere trattati e definitivamente risolti; in ciò è maestra appunto la storia delle difficoltà nelle quali si è per il passato dibattuto il Consorzio Alto Agro prima che esso potesse raggiungere il suo odierno stabile assetto. Sono stati ultimamente condotti a termine i lavori sul vicino comprensorio del *Consorzio Bussolengo-Alto-Castelnuovo* (di ettari 7.150 circa) che si estende sulle colline moreniche del Garda, tra l'Adige ed il Mincio, dove confina col comprensorio del *Consorzio Irriguo Alto Valeggio* (Ha. 1450) i cui lavori sono pure in corso.

UNO STRAMAZZO MISURATORE DEL TIPO CIPOLLETTI.

Le opere del Consorzio Bussolengo-Alto-Castelnuovo hanno avuto il loro inizio con la costruzione del Canale Principale, il quale, dopo avere attraversata la strada statale Verona-Peschiera, ed in galleria l'altura di S. Quirico, ha proceduto poi rapidamente verso la parte meridionale del comprensorio; nel contempo si è costruita pure una parte della rete dei canali distributori. Finitimi all'Alto Agro sono poi gli impianti, già da tempo in esercizio, nei comprensori dei *Consorzi Foroni-Turchetti* (Ha. 460 circa con litri 500 forniti dal Consorzio Agro Veronese) di *Prevaldesca* (Ha. 130) e quello specialmente di *Roverbella e Uniti* (Ha. 2500 circa, di cui soli 300 però nella provincia di Verona). Assieme ai detti impianti sono pure da considerare i piccoli *Consorzi della Serioletta* (Ha. 308) e degli *Utenti Sifonisti della Seriola di Salionze* (Ha. 87).

CONSORZIO IRRIGAZIONE SINISTRA DELL'ADIGE - CENTRALE DI SOLLEVAMENTO A PONTON E INTERNO DELL'EDIFICIO CON LE POMPE IDROVORE.

Tutti i piccoli Consorzi sopra accennati, escluso il Foroni-Turchetti, derivano l'acqua dal Mincio.

La vasta zona pianeggiante della Provincia di Verona che si estende in lenta discesa a sud dell'attuale comprensorio irriguo dell'Alto Agro, a valle di S. Giovanni Lupatoto, è attualmente irrigata, solo in parte, da acque che provengono dall'Adige, in località Sorio, a mezzo delle tre bocche e successive fosse dette Sagramosa, Bongiovanna e Contarina, che traggono origine da investiture della Repubblica Veneta. Gli utenti di dette acque hanno l'intenzione di associarsi in seguito in un unico *Consorzio detto delle Bocche di Sorio* e di procedere ad una migliore sistemazione delle opere di derivazione, venendo ad includere in tale progetto, anche i terreni serviti dall'attuale *Consorzio Irriguo di Cà degli Oppi* (Ha. 830).

Restano a considerare ancora, sempre sulla destra dell'Adige, i comprensori dei Consorzi *Cerea - Legnago - Villabartolomea*, delle *Valli Veronesi* e dell'*Alto-Tartaro-Tione*. Essendo essi comprensori di bonifica, la irrigazione vi è trattata solo parzialmente e assai modestamente in attesa sempre che il problema delle bonifiche del Basso Veronese possa

CONSORZIO SERIOLA DI SALIONZE - PARTITORE DELLE BUSE, PER LA DERIVAZIONE DEI CANALI DEI CONSORZI « ROVERBELLA » E « PREVALDESCA ».

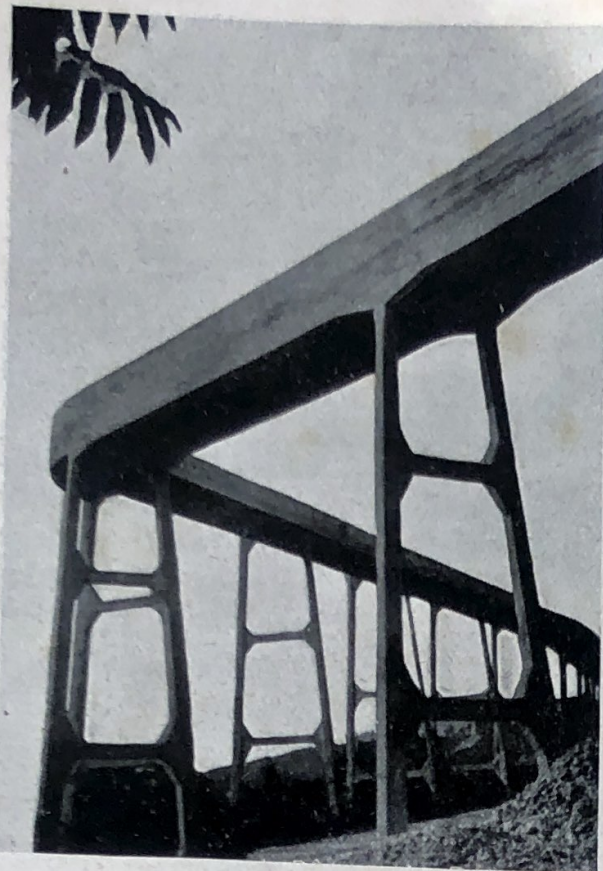
avere la sua definitiva sistemazione con l'attuazione del già ricordato progetto del Tartaro-Canal Bianco-Po di Levante, opera questa ultima che permetterà di risolvere in modo razionale le necessità irrigue sorgenti in dette zone.

Per ora l'irrigazione si effettua solo in qualche limitatissima zona e piccole iniziative stanno sorgendo, come i costituendi *Consorzi irrigui Grimana* (Ha. 333) e *Gambisa* (Ha. 94) nel comprensorio Alto Tartaro-Tione, nel quale complessivamente trovasi una superficie irrigata che non raggiunge i 3000 Ha.

Sulla sinistra dell'Adige numerose sono state pure le iniziative irrigue sorte anche recentemente sebbene non rivestano l'importanza di quelle sulla destra del detto fiume.

Trascurando di accennare particolarmente ai piccoli Consorzi Irrigui della ridente Valpolicella, come il *Consorzio di Caovilla,* quello della *Presa dei Molini* di Negrar, del *Rio La Presa* di Marano Valpolicella, di *Arbizzano,* del *Lory* di Avesa e del *Rio Dugale* di Mezzane — consorzi questi costituiti in genere per salvare le antiche investiture concesse ancora dalla Repubblica Veneta, sia per scopo di irrigazione, sia per animazione di molini — accenniamo ora ad un impianto irrigatorio che da circa 7 anni è in funzione e che ha veramente redenta la zona più bassa della Valpolicella, per una estensione di Ha. 2700, sui 3200 Ha. costituenti il comprensorio del Consorzio.

L'impianto, dovuto al *Consorzio d'Irrigazione sinistra Adige,* è alimentato da una centrale di presa che solleva l'acqua dall'Adige, in località Ponton, e la innalza poi successivamente sino al livello dei vari terrazzi costituenti il comprensorio, estendendo l'irrigazione per una lunga zona di terreni racchiudenti i Comuni di Dolcè, S. Ambrogio, Pescantina, S. Pietro Incariano, Negarine, Negrar e Verona. Sorto, esso Consorzio, per la tenace volontà del geniale progettista ing. Giuseppe Rocco De-Stefani, e sorretto dal valido appoggio degli intraprendenti agricoltori della zona, esso costituisce un caratteristico complesso dove la scienza dell'ingegneria ha potuto svilupparsi in tutte le sue particolarità; dallo studio generale agricolo-geologico della zona, a quello complesso tecnico-finanziario del progetto.

Veramente grande è stata la resurrezione di

IL CANALE DISPENSATORE DELLE CEDRARE, COSTRUITO PENSILE IN CEMENTO ARMATO.

questa plaga, un tempo parzialmente irrigata da vecchie ruote idrovore. In poco tempo, infatti, si sono moltiplicate le case coloniche, sono aumentate notevolmente le produzioni foraggere, l'allevamento del bestiame e specialmente gli impianti fruttiferi. L'acqua, come è stato detto, viene sollevata in località Ponton mediante un primo sollevamento di 17 metri; impianti successivi ne elevano poi una parte per l'irrigazione dei superiori terrazzi, raggiungendo un sollevamento massimo di m. 64.

A valle di Verona non si hanno che modeste utilizzazioni di acque locali (come dal Fibbio, Antanello, ecc.) e dall'Adige a mezzo di sifoni. Pure in sinistra dell'Adige, si estende, su una superficie di Ha. 13.730 il territorio, *Minerbe-Boschi-Terrazzo* in piccola parte irrigato con acque derivate dai corsi d'acqua locali (circa Ha. 2000) ed in parte richiedente ancora l'opera della Bonifica.

Lasciando da parte il Consorzio Irriguo connesso alla *Bonifica Zerpana,* dove l'opera di bonifica deve ancora svilupparsi, prima che si possa pensare all'irrigazione dei terreni, per i quali tuttavia esiste un futuro vasto programma irriguo, resta a considerare ora un piccolo Consorzio che per la sua natura merita di essere accennato e cioè il *Consorzio d'Irrigazione di Albaredo d'Adige*.

Detto Consorzio si propone di somministrare l'acqua per irrigazione a pioggia, cercando di risolvere con opportuni sistemi la distribuzione dell'acqua stessa a mezzo di un impianto automatico meccanico denominato « Acquedotto, a ponti snodati automotori ».

Lo studio presente non si estende volutamente a parlare di altre irrigazioni quali sarebbero, ad esempio, quelle delle risaie, perchè esse si svolgono in una zona nella quale il problema idraulico è essenzialmente problema di bonifica e non di irrigazione e dove anche le irrigazioni stesse sono in funzione della bonifica.

Per avere il quadro completo delle irrigazioni che si sono sviluppate nel Veronese, specie in questi ultimi anni, giova ricordare anche i vari impianti di sollevamento d'acqua dal sottosuolo che sono distribuiti in tutto il territorio della Provincia. Da questi impianti si estraggono complessivamente circa 6 mc. al sec. per l'irrigazione di una superficie di circa 4400 Ha.

Nella dotta relazione edita a cura del Magistrato alle Acque del Veneto, circa le risorse idriche del compartimento stesso, si prevede di dover in seguito derivare dal fiume Adige ben 111 mc. d'acqua al secondo per completare il programma irriguo nella Provincia di Verona.

Come si vede, malgrado i numerosi Consorzi già costituiti e funzionanti da anni, ed il continuo fervore di iniziative irrigue si è attualmente ancora lontani da quel massimo sviluppo irrigatorio a cui dovrà, in un giorno non lontano, essere portata la Provincia di Verona per opera del suo massimo benefattore: l'Adige.

Elemento fondamentale tuttavia, perchè le irrigazioni possano rendere veramente il territorio veronese uno dei maggiormente privilegiati dalla natura, è che sia mantenuta al fiume Adige la costanza e continuità dei suoi deflussi dovendo ciascuna bocca di derivazione, per uso irriguo, ricevere l'acqua in misura costante per tutto il periodo del suo funzionamento.

MARIO GINI.

GIOSTRA DEL SARACINO - SFILA IL CORTEGGIO DEL QUARTIERE DI SANTO SPIRITO.

TRADIZIONI RINASCENTI

La Giostra del "Saracino„ ad Arezzo

Come e quando nacque la Giostra aretina non sanno neppure gli storici: ma è certo che questo gioco risale alle Crociate, al tempo, cioè, in cui i cavalieri cristiani, infiammati dalle predicazioni di papi, vescovi e monaci, accorrevano in Palestina a liberare dalla servitù degli infedeli la terra che aveva il privilegio di racchiudere la spoglia mortale di Cristo.

Da questo sacro entusiasmo e dalla narrazione delle gesta compiute dai Crociati in Terra Santa dovette indubbiamente avere origine questa competizione di giostratori che gareggiavano nel colpire, nei punti più vitali del corpo, un fantoccio vestito da musulmano, a cui si dette il nome di « Saracino ».

Il « Saracino » infatti — come scriveva più tardi Pietro Gori — era una macchina guerresca composta di una solida base, sulla quale era impostata una mezza figura di guerriero armato, la quale per lo più rappresentava un infedele (moro, turco o saraceno), figura che portava lo scudo sul braccio sinistro e una salda e grossa lancia stretta nella mano destra. Contro questa figura correvano di galoppo e di carriera i cavalieri, cercando di colpirla con la lancia nel petto o nella testa, i soli punti tenuti per buoni e leali. Ferendolo in altra parte, il « Saracino » per virtù di molle, pesi e ordigni interni, si volgeva violentemente, girando su di un perno, e assestava al cavaliere inesperto una bastonata tale, da scavalcarlo, ferirlo e, talvolta da mandarlo anche al mondo di là.

Ma, mentre il « Saracino » manteneva la sua forma tradizionale in tutte le città italiane dove si soleva tenere la sua giostra, in Arezzo invece, fino dalla metà del 1200 il «Saracino » subì alcune trasformazioni, dando così vita al « Buratto », detto « re delle In-

TAMBURINI E TROMBETTIERI SFILANO IN PIAZZA GRANDE.

die », che fu raffigurato con un ceffo tale, che oramai nel vernacolo aretino la parola « buratto » è sinonimo di « brutto d'aspetto e cattivo di cuore ».

Inoltre il « Re delle Indie », quando si presentò per giostrare in campo chiuso coi cavalieri cristiani, portò ancora nella sinistra lo scudo, ma non ebbe più la lancia nella destra, sibbene un non meno terribile flagello, formato da tre strisce di cuoio, terminanti in pesanti palle di legno durissimo e per di più chiodato, destinato a colpire l'avversario, ove questi non fosse pronto a inarcare la schiena sul collo del destriero e a render vana la botta con la propria destrezza.

Inoltre, mentre il «Saracino» scattava soltanto quando veniva colpito nei punti sopradetti, il « Buratto », mobilissimo nella sua imperniatura, roteava invece fulmineamente il terribile flagello non appena il cavaliere, arrivandogli addosso a gran galoppo, avesse colpito lo scudo in qualsiasi punto con la lancia.

Si volle così rendere ancor più arduo il compito dei giostratori: non si trattava, infatti, di colpire lo scudo nel centro per guadagnare i migliori punti, ma bisognava altresì star bene in sella, pronti ad evitare, con uno scarto del cavallo o con un opportuno torcimento di schiena, quel tremendo precursore dell'asiatico *knut*, che picchiava sodo e cavava la pelle colà dove colpiva; senza dire che poteva anche attorcigliarsi al collo del cavaliere, riuscendo spesso a scavalcarlo o a tramortirlo.

Testimonianze autorevoli sull'antichità della giostra aretina se ne hanno a dovizia, per quanto non sia ancora ultimato il lavoro di spoglio delle vecchie carte negli archivî d'Arezzo, per scoprire nuove memorie sul vecchio gioco. Basterebbe peraltro la testimonianza di Dante, che nel XXII canto dell'Inferno dà le seguenti terzine:

« ....Io vidi già cavalier muover campo
e cominciare stormo e far lor mostra
e talvolta partir per loro scampo;
corridor vidi per la terra vostra,
o Aretini, e vidi gîr gualdane,
fedir torneamenti e correr giostra... »

Inoltre, fino dal 1250, l'insegna della Città fu quella di un cavaliere coperto dal giaco, con in testa l'elmo a celata alzata, e con la lancia in resta (una di simili raffigurazio-

BALESTRERI CHE ESEGUONO IL LANCIO DELLE FRECCE CON BANDERUOLE.

ni è anzi tuttora visibile in una lunetta esterna del Palazzo Pretorio).

E di vasta risonanza dovette essere la fama dei giostratori aretini, se — come ci risulta — essi furono chiamati più volte fuori della loro città per ripetere davanti gli occhi di un pubblico numeroso e ammirato l'ormai popolarissimo gioco.

Firenze invitò più di una volta i cavalieri aretini a dare spettacolo della loro bravura entro la cerchia delle sue muraglie.

Essi vollero anzi fissare in un dipinto (Scuola del Vasari), che ora si trova nella sala della « bona Gualdrana » in Palazzo Vecchio, il « Saracino » armato del suo caratteristico flagello. E, a sua volta, l'aretino Pier della Francesca, nella « disfatta e decapitazione di Cosroe, re di Persia » dipinta nel coro dell'aretina chiesa di S. Francesco, raffigurò, tra gli altri, un guerriero armato di flagello, che sferra con quello un fierissimo colpo a un avversario. Nessun dubbio, quindi, può sussistere del fatto che il « Buratto » armato di flagello sia una creazione prettamente, assolutamente aretina.

Se poi vogliamo discendere nei secoli, troviamo ampia relazione della Giostra disputatasi in Arezzo il 30 settembre del 1612, alla presenza di Cosimo II, in occasione della sua visita ai « felicissimi Stati d'Etruria », nel diario di Mons. Lambardi.

Negli anni che seguirono, la competizione andò perdendo molte delle sue caratteristiche militari, fino a trasformarsi quasi in un gioco da ragazzi, come si nota, leggendo quanto avvenne quando si ripetè per l'ultima volta la giostra del « Buratto », divenuto oramai un fantoccio di paglia, che veniva sospeso nel mezzo di una strada, pendente da due funi che gli passavano sotto le ascelle, e le cui estremità erano fermate al tetto di due case. I piedi del non più fiero « Re delle Indie » posavano entro un recipiente ricolmo d'acqua, sotto cui pendeva un anello, che distava da terra circa l'altezza media di un uomo. I giostratori, quasi tutti giovinetti, armati di una asta sottile, salivano uno per volta sopra un carretto, che veniva tirato a corsa da altri ragazzi. E, nel passare sotto al « Buratto » quello del carro doveva cercare di infilare con l'asta l'anello, evitando destramente di ricevere sul capo l'acqua del recipiente, tenuto in

L'ARALDO LEGGE LA GRANDE DISFIDA.

bilico dai piedi del fantoccio. Vinceva colui che riusciva a infilare l'anello tre volte: e riceveva in premio un pacco di derrate alimentari. Ben lontani ormai s'era dal tempo in cui i cavalieri venivano premiati con collane d'oro e preziosi bottoni, destinati a ornare più degnamente le loro vesti, intessute nei più fini broccati!

Agli Aretini odierni, e soprattutto al conte Pier Ludovico Occhini, attuale Podestà di Arezzo, il merito di aver fatto risorgere, sulle basi delle antiche memorie, la classica Giostra medioevale, che da oltre cento anni più non si correva come tale, e che da più di duecento aveva perduto le sue gloriose caratteristiche primitive!

Oggi la Giostra, risorta negli antichi costumi più bella che mai, ha il suo teatro nello scenario meraviglioso e severo di Piazza Grande, che per sua strana originalità ha riscontro soltanto nella « conchiglia fatata » della senese Piazza del Campo.

Anche qui i merli di turriti palazzi delimitano da tutti i lati il pendio di un piano, che non si può ridurre ad alcuna figura geometrica, disdegnoso di somiglianze, chiuso a settentrione dalle logge del Vasari, e tutt'intorno dal Palazzo del Tribunale, dal palazzo Cofani, che inalbera la sua snella torre come un vessillo, e dal palazzo Lappoli, oggi completamente restaurato nello stile antico.

La Giostra si corre due volte all'anno, e cioè il 7 agosto, in cui ricorre la festa del Patrono della città, S. Donato vescovo e martire, e il 18 settembre.

Contro il « Buratto » giostrano due rappresentanti di ognuno dei quattro Quartieri nei quali è divisa la Città, e cioè di quello di Porta Crucifera, di quello di Porta S. Spirito, di quello di Porta del Foro, e di quello di Porta S. Andrea. Il quartiere che, per mezzo dei suoi due cavalieri, totalizza il maggior punto, vince la Giostra, e il suo Capitano riceve in premio dalle mani del Podestà una lancia d'onore, detta « lancia d'oro », quantunque la scarsità odierna del nobile metallo abbia consigliato gli organizzatori del torneo a tingere soltanto... in giallo-oro una pesante lancia di abete.

Ma la gara non è per questo meno accanita; chè anzi, nonostante la recente data del suo ripristino, con discreta virulenza si è già sviluppato, tra la gioventù aretina quel bacillo, che, con ultramoderno significato, si suol chiamare « tifo », e che assume strani atteggiamenti di esaltazione sportiva.

PARTENZA DEL GIOSTRATORE CON LA LANCIA IN RESTA.

***

In Piazza Grande, sotto il sole d'agosto, ghigna il « Saracino », di tra le labbra rosse nel suo volto nero, che paiono lanciare disfida e dileggio ai prodi cavalieri, che s'apprestano a fargli sentire la durezza della punta delle lunghe lance. Gli occhi ha pure rossi ma, cerchiati di bianco, paiono vivi.

Il fiero busto corazzato, che porta nella sinistra lo scudo cerchiato e nella destra il terribile flagello, è saldamente piantato in terra per mezzo di un palo di legno, destinato a rappresentare le gambe.

È proprio un brutto ceffo, che non può nutrire se non intenzioni malvagie, ed è vòlto già ora, tutto avvinto nelle catene, verso Borgunto, donde tra poco sbucherà il corteo che accompagna i cavalli coi giostratori.

Ogni finestra, ogni terrazza, ogni torre di Piazza Vasari, com'è oggi chiamata Piazza del Campo, è ornata di festoni dai colori cremisi e oro di Porta del Foro, dal verde e bianco di Porta S. Andrea, dall'azzurro e oro di Porta S. Spirito, dal verde e rosso di Porta Crucifera; e banderuole, cappelli e fazzoletti dagli stessi alterni colori si agitano tra il pubblico che gremisce le staccionate, tese tutt'intorno alla piazza e affolla le tribune e ogni balcone.

Le prime avvisaglie della Giostra si hanno verso le tre del pomeriggio, quando in ogni Quartiere si forma il corteo della propria rappresentanza, formato da due tamburi, che procedono in testa dando la cadenza al passo, di due trombetti, due vessilliferi, due banditori, tre scudieri, un capitano di quartiere, un maestro d'arme, due giostratori, dodici balestrieri e dodici armigeri.

Al seguito viene poi una folla densissima di quartierioli — li chiameremo così in rimembranza dei contradaioli del Palio — folla che non manca mai, quantunque... non sia compresa nell'organico della rappresentanza, ma tuttavia accompagna i proprî paladini sino alla chiesa parrocchiale per la benedizione.

Alle tre e mezza tuona il cannone dalla fortezza e la campana del Palazzo dei Priori fa sentire i suoi lenti rintocchi: è il segnale della sfilata delle rappresentanze attraverso le strade, anch'esse altrettanto affollate, della città, tra le case pavesate dei colori del proprio quartiere, per raggiungere la Piazza del Comune, dove il Maestro di Campo, tutto

ammantato in una ricca e pesante stoffa d'oro a strisce nere, con in mano il bastone del potere, prende il comando generale delle milizie e le schiera in bell'ordine...

Squillano le trombe, rullano i tamburi, e finalmente il Vescovo discende i gradini della Cattedrale, rivestito del piviale e della mitra, e, pronunciate le parole di rito, dà la benedizione collettiva quasi a ricordare che, se i quartieri sono quattro, Arezzo è, e rimane non ostante la divisione del momento, una e una sola.

Quindi il corteo si riforma in quest'ordine: otto trombetti e otto tamburi; otto valletti del Comune col Gonfalone, in formazione per quattro; quattro vessilliferi delle Società di Quartiere; Maestro di campo a cavallo con scudiere e Cavalieri del seguito; il Cancelliere con quattro Maestri d'arme e gli otto banditori; quarantotto alabardieri, otto cavalli dei giostratori, quarantotto balestrieri, ottanta fra musici e cantori, con alla testa il Maestro, a cui è affidata l'esecuzione strumentale e vocale dell'Inno del Saracino.

Accompagnato dal suono a stormo dell'antico campanone della torre civica, il corteo percorre fra saluti e applausi, Piazza dei Priori, Via Ricasoli, Via Sasso Verde, Via XX Settembre, Via Cavour, Via Guido Monaco, Via Spinello, Corso Vittorio Emanuele, Canto dei Bacci, Via Mazzini, e, per Borgunto, fa il suo solenne ingresso in Piazza Grande.

Clamore di voci eccitate, fischi e applausi, — ma soprattutto applausi — accolgono l'apparire della testa del corteo nella piazza. Il momento è veramente solenne, e lo spettacolo è bello e originale, sia per la formazione e per i vari spiegamenti che via via assume la gente in costume, sia per la ridda di colori adunati in così piccolo spazio.

A schieramento avvenuto, il Maestro di Campo, imponentissimo nel suo pesante abito giallo, alto in arcione sopra un destriero ingualdrappato anch'esso con lo stesso colore, rende il saluto alle autorità e invita l'araldo a leggere la « disfida del Buratto ai Cavalieri d'Arezzo ». Sono le stesse parole di sfida, che risonarono nell'ultima giostra di due secoli e mezzo fa: fiere, pompose e altisonanti.

Il Maestro di Campo s'erge allora sulle staffe e comanda alle sue genti d'incoccare le frecce alle balestre e di presentare le alabarde: le corde si tendono e scattano poi, lanciando per l'aria serena un nuvolo di frecce, recanti ognuna in cima una bandiera coi colori del proprio quartiere: pare questa, quasi, una muta invocazione per ottenere in proprio favore la protezione divina.

Intanto la musica e il coro, sopra una tribuna eretta di fronte a quella del pubblico, intonano l'Inno del Saracino, destando il più grande entusiasmo tra gli ascoltatori, che applaudono vivamente.

Ora viene sgombrata la piazza, e si scioglie dalle catene il truce « Buratto ». Il Cancelliere della Giostra redige il verbale dello scontro, indi fa avanzare fino al tavolo della Giuria, posto di fianco al « Saracino », il primo giostratore, che presenta la sua lancia per la verifica e per la timbratura del cuscinetto della punta. Poi, accompagnato dal Maestro di Campo, che ripeterà la stessa funzione per ognuno dei giostranti, si dirige verso Borgunto, donde prenderà la mossa per l'attacco.

Un regolamento minuzioso, compilato nel sec. XVII, stabilisce tutte le modalità del gioco, comprese le pene per i falli commessi nel colpire lo scudo del « Buratto »; questo reca una piccola zona centrale, raggiungendo la quale si segnano al giostrante cinque punti, e altre laterali, con zone valutate un punto, o due, o tre o quattro.

Occorre però non rompere il galoppo prima di giungere a colpire lo scudo, e non lasciar cadere la lancia, nemmeno dopo avere offeso il Saracino, altrimenti il punto fatto sarà nullo. Mentre, se il colpo è stato così forte da far rompere la lancia al cavaliere, il punto segnato sarà raddoppiato.

Inoltre il giostratore deve ben guardarsi dal farsi colpire dal flagello, che, oltre a produrgli non poco dolore, gli farebbe perdere per di più i punti conseguiti.

I cavalieri corrono secondo l'ordine di sorteggio, e i due dello stesso quartiere sommano i punti insieme: chi fa di più — come già si è detto — naturalmente vince.

Un banditore proclama i punti fatti, segnalandoli con un cartellone al pubblico, che, leggendoli, applaude o protesta secondo che il suo favorito ne guadagni o ne scapiti nella classifica generale.

Lo svolgimento del torneo sarebbe in genere molto breve, nè durerebbe più di un'ora, se non ci fossero le immancabili contestazioni, che sono come il sale di questa zuffa a condizioni un po' impari, tra un cavaliere

GIOSTRATORE CHE HA COLPITO LO SCUDO DEL SARACINO E NE RICEVE UN COLPO DI FLAGELLO ALLE SPALLE TANTO FORTE DA FARGLI SFUGGIRE LA LANCIA

lanciato al galoppo e un fantaccino immobile, tra un uomo vivo e dallo scilinguagnolo bene sciolto e un mezzo uomo di legno... che non può protestare!

Ma la macchia lasciata dalla punta della lancia imbevuta d'inchiostro non può generare equivoci sul punto colpito nello scudo; e per il resto, oltre ai giudici imparziali, c'è tutta una folla con gli occhi bene aperti per non lasciarsi ingannare da false apparenze di lance che cadano o che si spezzino al momento buono, di galoppi rotti o continui addosso all'infedele.

Finita la Giostra, il Podestà consegna i diplomi e le medaglie ai due cavalieri vincitori, come ricompense « ad personam », e inoltre dà loro in consegna la « lancia d'oro » e il drappo color amaranto, che la Società del Quartiere a cui essi appartengono terranno nei propri locali fino alla nuova Giostra.

La folla, paga dello spettacolo ammirato e gustato in tutte le sue fasi, scende alfine dalle tribune e dai balconi delle case, e sfocia nel Corso, mentre il Corteo, ripercorrendo le vie della città con canti di esultanza o di... rassegnazione, raggiunge le Logge del Grano, dove alabardieri, balestrieri, cantori e musici, deposti gli abiti e gli sfarzi antichi, tornano a indossare i modesti vestiti dell'epoca odierna: epoca di semplicità e di lavoro.

Ma le feste non finiscono a mezzanotte: perchè, dopo otto giorni, la Società del Quartiere vincitore della Giostra si riunisce a ranghi completi alla propria sede, e celebra col più grande tripudio, in mezzo a feste popolari, improntate al più schietto entusiasmo, la vittoria conseguita.

E poi, per un mese di seguito, i vincitori di oggi sogneranno di confermare la loro vittoria anche nella giostra di settembre e la più grande soddisfazione di tenere per un anno intero a rilucere nel salone del proprio Circolo la grande « lancia d'oro » simbolo della virtù delle loro armi, che li fa cavalieri senza macchia e senza paura.

Testo e fotografie di

ERMANNO BIAGINI.

(*fot Radio Pictures*)

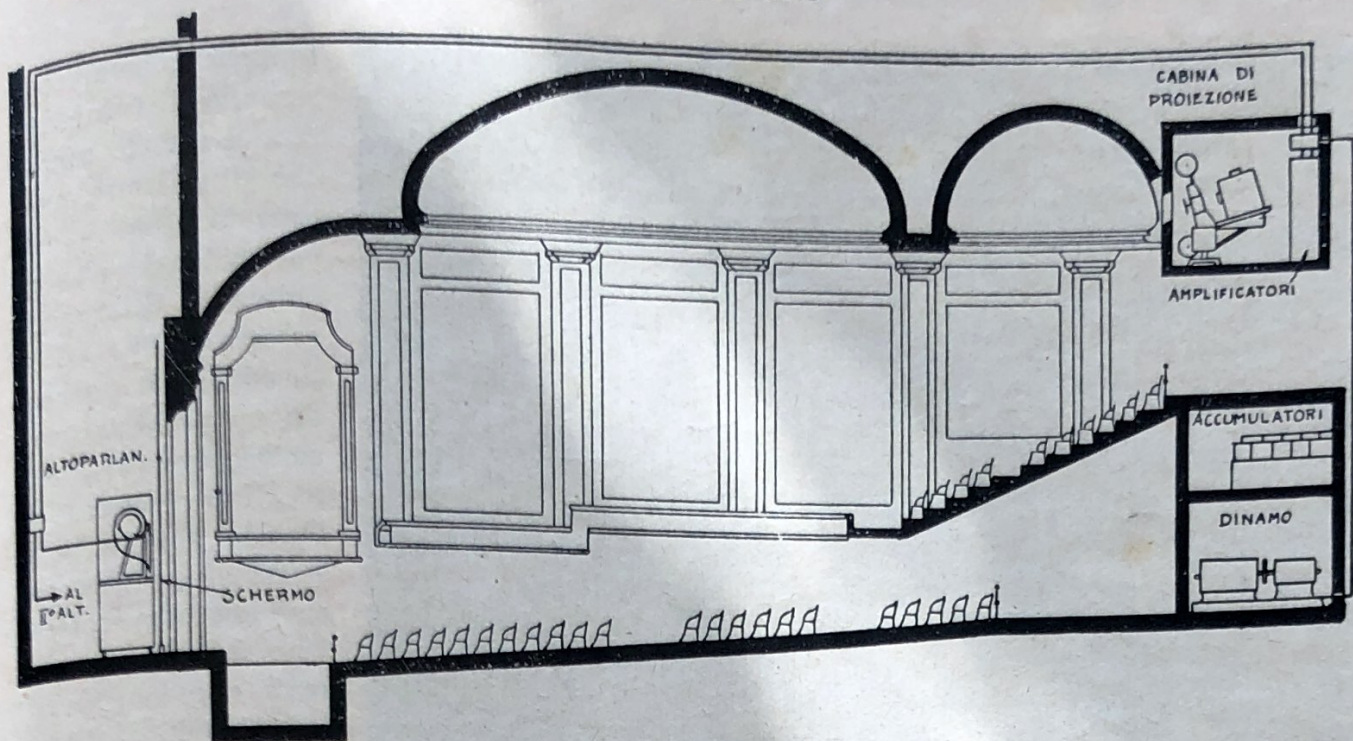
MENTRE SI GIRA UN FILM SONORO, IN UNO STABILIMENTO DELLA « RADIO PICTURES » DI HOLLYWOOD. - IL MICROFONO CHE È DESTINATO A REGISTRARE I SUONI, SI TROVA SOPRA LA LAMPADA.

UN MODERNO MIRACOLO

IL FILM SONORO

Molte delle più recenti conquiste della fisica tecnica, e specialmente dell'elettroacustica, sono state utilizzate per poter completare la proiezione cinematografica con le voci ed i suoni prodotti all'origine, in modo da ottenere nel modo più naturale e completo la riproduzione delle varie scene sullo schermo. Il film sonoro, quale è nella pratica d'oggi, con la registrazione del suono sulla stessa pellicola che porta le immagini, rappresenta infatti l'applicazione pratica di mezzi scientifici molto complessi e delicati, resa possibile soltanto dopo il perfezionamento raggiunto in altri campi dalla riproduzione elettrica dei suoni, e in particolar modo dalla radiotecnica.

Osservando una pellicola si può notare che essa è divisa in tante fotografie elementari, susseguentisi regolarmente, ognuna delle quali riproduce la scena con una piccola differenza, quasi trascurabile, e dovuta al movimento. Ciascuna di queste fotografie, dette « fotogrammi », deve venir proiettata sullo schermo, restando immobile per una frazione di secondo, e poi sostituita dalla seguente. La proiezione di un film consiste quindi nella proiezione di fotografie fisse, rapidamente sostituite, in modo da permettere all'occhio di fonderle insieme in un'unica scena in movimento.

Questo inganno è possibile data l'inerzia dell' occhio, che non può istantaneamente obliterare una data scena, e continua a vederla, anche quando è scomparsa, per circa un decimo di secondo. Basta osservare delle

SCHEMA DELLA DISPOSIZIONE DELLA MACCHINA DA PROIEZIONE, DEGLI AMPLIFICATORI E DEGLI ALTOPARLANTI, IN UN CINEMA, NECESSARI PER LA RIPRODUZIONE DI UN FILM SONORO.

scene fisse che si susseguano con rapidità superiore al decimo di secondo, perchè non sia più possibile ottenere da esse la sensazione di un'unica scena in movimento.

Nel momento dello scambio di un fotogramma con il seguente, l'obbiettivo del proiettore deve rimaner chiuso, ciò che determina un corrispondente intervallo oscuro sulla scena, che l'occhio non percepisce data la estrema brevità.

Durante la proiezione la pellicola viene mantenuta continuamente in movimento, sicchè scorre rapidamente (27 metri e mezzo al minuto), e con velocità costante, davanti al proiettore. Quando si trova nell' immediata vicinanza del raggio luminoso, il movimento continuo viene sostituito con altro a scatti, mediante il dispositivo detto « croce di Malta » per la sua forma caratteristica. Senza questo movimento a scatti e senza l'intervallo oscuro tra i fotogrammi, sullo schermo non si vedrebbero che delle righe ombreggiate in corsa.

Altrettanto avviene durante la registrazione della scena cinematografica, ossia quando il *film* viene « girato ». Anche in questo caso la macchina da presa fa passare a scatti la pellicola davanti all'obbiettivo, sicchè una data scena, che dura un secondo, viene suddivisa in un certo numero di fotogrammi: 16 per i *film* muti e 24 per i *film* sonori. Durante la proiezione occorre che questa velocità sia mantenuta costante, chè diversamente le scene proiettate o si svolgono troppo presto o troppo lentamente. Però, in alcuni casi, si approfitta appunto di queste variazioni di velocità, per ottenere dei trucchi, girando ad esempio una data scena anzichè con 24 fotogrammi al secondo, con 200, 300 o più, mentre all'atto della proiezione questo tratto truccato sarà girato normalmente, con la solita velocità.

La fotografia del suono.

Il *film* sonoro si basa essenzialmente sulla fotografia del suono. Nei primi tempi, soltanto alcuni anni or sono, hanno avuto pratica applicazione sistemi che usavano dei *film* muti, accompagnati sincronicamente con dischi fonografici, di dimensioni maggiori dei soliti (40 cm. circa di diametro) e girati con velocità notevolmente minore della normale di 78 giri, ossia con 33 giri e un terzo. Questi sistemi hanno ceduto rapidamente il posto ai *film* sonori, molto più pratici e perfetti.

In questi *film* il suono viene fotografato su di essi, ed occupa un nastro sottile che corre ad un lato dei fotogrammi. All'atto della presa occorrono due macchine, una per l'assunzione della scena e l'altra per la registrazione del suono, e questo perchè, come fu già detto, per la parte ottica il *film* deve venir presentato a scatti davanti all'obbiettivo, mentre per la parte sonora occorre scorra in modo perfettamente continuo. All'atto della riproduzione nella sala, non occorrono due mac-

COME VIENE GIRATO UN FILM SONORO: LA MACCHINA DA PRESA SI TROVA DIETRO GLI ATTORI; IL MICROFONO È SISTEMATO SOPRA DI ESSI ED IL PROIETTORE AD UN LATO.

to nelle comuni conversazioni telefoniche. Le onde sonore che gli arrivano, mettono in moto le sue parti vibranti, che determinano delle corrispondenti variazioni elettriche. È necessario sia perfettamente molleggiato per evitare gli pervengano vibrazioni meccaniche esterne di qualsiasi specie, chè esse potrebbero causare altre correnti e quindi creare intollerabili disturbi durante la proiezione del *film*.

Ottenuta la corrente elettrica modulata, il suono viene registrato sulla pellicola in modo da ottenerne la negativa. A questo scopo è necessario un raggio di luce perfettamente costante, la cui intensità viene variata esclusivamente dalla corrente giunta dal microfono, dopo essere stata convenientemente amplificata. Queste variazioni luminose impressionano il *film*. Dall'origine del suono alla impressione sul *film* avvengono le seguenti trasformazioni: il suono originale modula la corrente elettrica mediante il microfono; la corrente modula il raggio luminoso, che a sua volta impressiona la pellicola secondo queste modulazioni; segue il trattamento chimico che determina la fotografia sonora.

Dalle due pellicole negative, ottica e sonora, viene ricavata un'unica positiva, adatta alla proiezione della scena e alla riproduzione dei suoni corrispondenti, sulla quale saranno poi diretti due fasci luminosi, all'atto della proiezione, uno di grande potenza che porterà l'immagine sullo schermo, l'altro di potenza molto minore chè dovrà attraversa-

chine, basta una sola divisa in due parti: il proiettore della scena, nel quale il *film* vien fatto passare a scatti, e il riproduttore dei suoni, detto « testa sonora » che si trova sotto il proiettore. Il *film* deve attraversare la testa sonora con movimento perfettamente uniforme, diversamente l'audizione riesce balbettante.

Per poter fotografare il suono sul *film* sono necessari dei procedimenti molto delicati e complessi, mentre è relativamente semplice il principio sul quale si basano. Il suono da registrare viene anzitutto raccolto da un dispositivo capace di tradurlo in corrente elettrica modulata, detto « microfono » del quale un esempio rudimentale è quello usa-

re il nastro sonoro, subirne la modulazione e illuminare poi la «fotocella», un dispositivo adatto a tradurre queste modulazioni ottiche nuovamente in corrente elettrica (1).

Mentre il microfono traduce nelle stesse sonore in modulazioni elettriche, la fotocella traduce nelle stesse modulazioni elettriche delle variazioni luminose. La corrente che perviene dalla fotocella è estremamente debole e deve quindi subire un'enorme amplificazione prima di poter essere inviata, mediante appositi conduttori, dalla cabina di proiezione agli altoparlanti dinamici sistemati dietro lo schermo, e necessari per la riproduzione dei suoni.

(*fot Radio Pictures*)

IL TAVOLO PER IL CONTROLLO DI TUTTI GLI APPARECCHI, PROIETTORI, SEGNALI, ECC., USATI DURANTE LA PRESA DI UN FILM SONORO

Nella tecnica del film sonoro il compito maggiore è affidato, come si è notato, alla corrente elettrica, che deve prima permettere la fotografia dei suoni, altrimenti impossibile, e poi ottenere da essa la lettura, l'amplificazione e infine la riproduzione. Mentre il cinematografo muto si può definire un perfezionamento della lanterna magica, e l'elettricità gli fornisce soltanto il movimento e la sorgente luminosa, l'arco, il cinema sonoro rappresenta invece una delle più belle applicazioni della moderna elettrotecnica.

La modulazione fono-acustica.

La differenza essenziale esistente tra la parte ottica e quella sonora di una scena cinematografica, consiste nel fatto che la prima deve essere vista istantaneamente e interamente, mentre la seconda, la sonora, si svolge nel tempo: basta pensare ad un quadro e ad una nota musicale.

I suoni sono formati da un insieme di vibrazioni che si propagano nell'aria, sotto forma di onde sonore, con velocità costante, circa 300 metri al secondo. Si distinguono per frequenza, tono e intensità. La frequenza è data dal numero di vibrazioni comprese in un secondo. I suoni più bassi sono dovuti a vibrazioni più lente, i suoni più acuti a vibrazioni più rapide.

La frequenza più bassa è di 16 cicli per se-

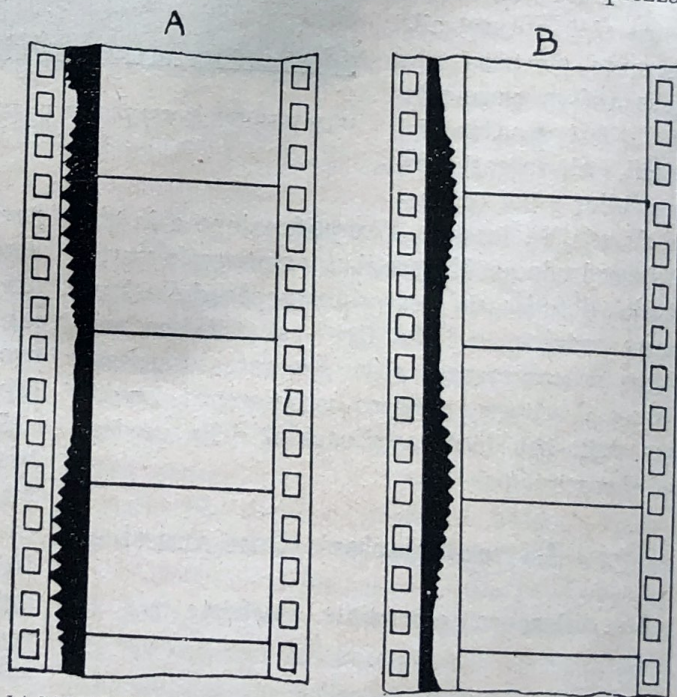
(1) Intorno alla cellula fotoelettrica, alle sue proprietà ed al suo funzionamento si veda l'illustrazione a pag. 676 della Rivista di Settembre 1932, nell'articolo « La televisione », dell'ing. L. Bonacossa. (*N. d. R.*).

TAVOLO PER IL CONTROLLO DEI FILMS SONORI. - LE IMMAGINI VENGONO PROIETTATE SUL PICCOLO SCHERMO ED I SUONI RIPRODOTTI DALLA CUFFIA TELEFONICA.

condo, e per ciclo s'intende una vibrazione completa, compressione e rarefazione dell'aria, o altro mezzo elastico nel quale il suono si propaga. La parola, ottenuta con la vibrazione delle corde vocali, occupa una gamma di frequenze che va dai 200 cicli ai 3000 cicli e che varia, come è naturale, da persona a persona. L'orecchio può seguire le frequenze acustiche comprese tra i 16 ed i 20 mila cicli. Oltre quest'ultima frequenza, che è molto elevata, e non percepita da tutti, le parti mobili dell'orecchio non riescono più a seguire gli impulsi esterni, dovuti alle onde sonore in arrivo, quindi la loro percezione è impossibile. Questi suoni appartengono perciò alla gamma degli inaudibili.

Un riproduttore elettro-acustico è tanto più perfetto quanto più vasta è la gamma delle frequenze sonore che può riprodurre e quanto più uniforme è questa riproduzione. Un vecchio disco fonografico riprodotto con una puntina molto usata, riproduce solo una parte delle frequenze che sono state incise su di esso dalla matrice, sulla quale sono state registrate solo una parte delle frequenze originali. Così nel *film* sonoro.

Con gli impianti sonori attualmente in uso, e dati i sistemi di registrazione sonora sul *film*, la riproduzione dei suoni occupa una gamma che va, nel migliore dei casi, dai 500 ai 4000 cicli. Come si vede, questa tecnica nuovissima ha ancora molto da progredire per poter assicurare la perfetta riproduzione delle frequenze acustiche comprese tra i 50 cicli e i 10.000 cicli. Il cinema sonoro è oggi un fatto compiuto non perchè abbia raggiunta una sufficiente perfezione — impossibile del resto dati i pochi anni di vita — ma solo perchè l'orecchio è molto meno esigente dell'occhio, essendo alquanto più rudimentale.

Per poter ottenere la registrazione delle frequenze acustiche, ossia delle onde sonore, sono attualmente in uso due metodi: la fotografia per variazione di densità e la fotografia per variazione di ampiezza.

LA FOTOGRAFIA DEI SUONI OCCUPA UNA PARTE DEL FILM, AD UN LATO DELLA FOTOGRAFIA DELLA SCENA - A SINISTRA LA NEGATIVA (A) DI UN FILM SONORO, A DESTRA (B) LA POSITIVA.

VOCALI REGISTRATE CON IL SISTEMA A VARIAZIONE DI DENSITÀ

Nel primo caso la colonna nella quale sono comprese le impressioni fotografiche dei suoni, è occupata da tante strisce orizzontali, più o meno larghe e più o meno oscure, mentre nel secondo caso è formata da una sola striscia variamente dentellata. Le strisce con la loro disposizione e densità, o i denti con la loro forma e altezza, rappresentano sulla pellicola le incisioni meccaniche dei dischi fonografici, con la differenza che per la riproduzione dei dischi occorre una puntina d'acciaio che vibra e comunica le sue vibrazioni alla membrana elastica di mica, mentre per la riproduzione dei suoni dal *film* occorre un raggio luminoso, che sostituisce la puntina d'acciaio, e vien modulato dalle impressioni fotografiche, come la puntina dalle incisioni meccaniche. Queste modulazioni vengono comunicate alla fotocella, anzichè alla membrana di mica. Con il disco abbiamo una diretta produzione del suono, con il *film* abbiamo invece la produzione di una corrente elettrica che agisce da intermediaria.

Con molta probabilità i fonografi dell'avvenire al posto dei dischi attuali adopereranno dei *films* ciechi ma sonori; sarà così possibile ottenere una riproduzione migliore e più lunga. Altra applicazione il *film* cieco potrà ottenere per la riproduzione di avvenimenti sportivi, artistici o politici davanti al microfono delle stazioni radiofoniche, che non sempre può essere portato sul luogo dell'avvenimento, data la necessità di cavi di collegamento con la stazione trasmittente.

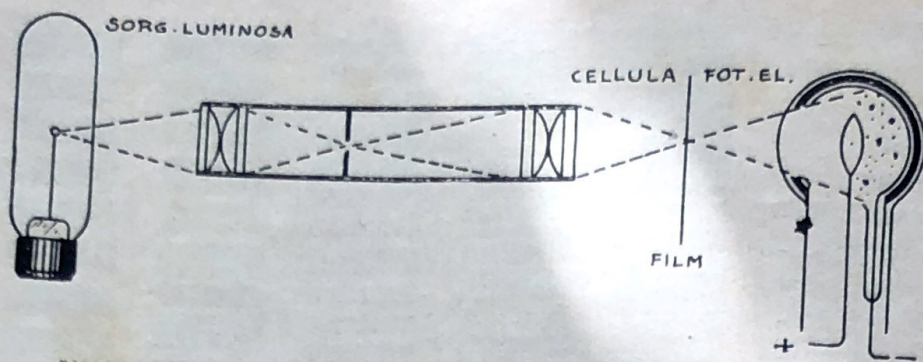
Ritornando alla fotografia del suono è facile notare che compito della massima importanza è affidato al dispositivo modulatore del raggio luminoso. È evidente la sua estrema sensibilità, dato che la modulazione luminosa deve essere assolutamente uguale alle variazioni della corrente elettrica proveniente dal microfono, e che rappresenta le onde sonore prodotte all'origine. Esistono però diversi sistemi di modulazione elettro-acustica, che variano col variare del sistema di registrazione impiegato, determinando la sua perfezione e praticità.

Il sistema adottato dalla Fox-Movietone è costituito da una lampada elettrica, contenente del gas rarefatto, che si accende seguendo le variazioni della corrente. In questa lampada non esiste filamento, che non potrebbe seguire le rapidissime variazioni della corrente modulata, ed è il gas rarefatto che si illumina e lo sostituisce. Nel sistema Photophone, il cuore del dispositivo modulatore è costituito da un minuscolo specchietto mobile, che devia il raggio luminoso in accordo con la corrente pervenuta dal microfono. Il principio è quello noto in elettrotecnica con il nome di « galvanometro a specchio », che serve per la misura di correnti estremamente piccole. Nel sistema Western invece, il raggio luminoso viene strozzato, mediante un apposito otturatore comandato dalla corrente in arrivo.

CAMPANELLO DI BICICLETTA — ORCHESTRA — VOCE DI DONNA

ALCUNI SUONI FOTOGRAFATI CON IL SISTEMA A VARIAZIONE D'AMPIEZZA

Riproduzione dei suoni dal film.

Con il sistema del *film sonoro*, che comprende suoni e scene, contempo-

PARTICOLARE DELLA LETTURA DEL SUONO DALLE IMPRESSIONI FOTOGRAFICHE.

raneamente fotografati, non esiste più il problema del sincronismo, che per tanti anni ha affaticato innumerevoli inventori. Sembrava allora che il *film* sonoro fosse inesorabilmente legato al fonografo. Si conosceva già la fotografia del suono, escogitata sin dal 1880, ma sembrava impossibile poter ottenere nuovamente i suoni dalle impressioni fotografiche. Bastò l'invenzione della cellula fotoelettrica, derivata da scoperte fatte durante lo studio del comportamento delle cariche elettriche rispetto alla luce, per inaugurare una tecnica nuova: quella della riproduzione elettrica dei suoni dalla loro fotografia.

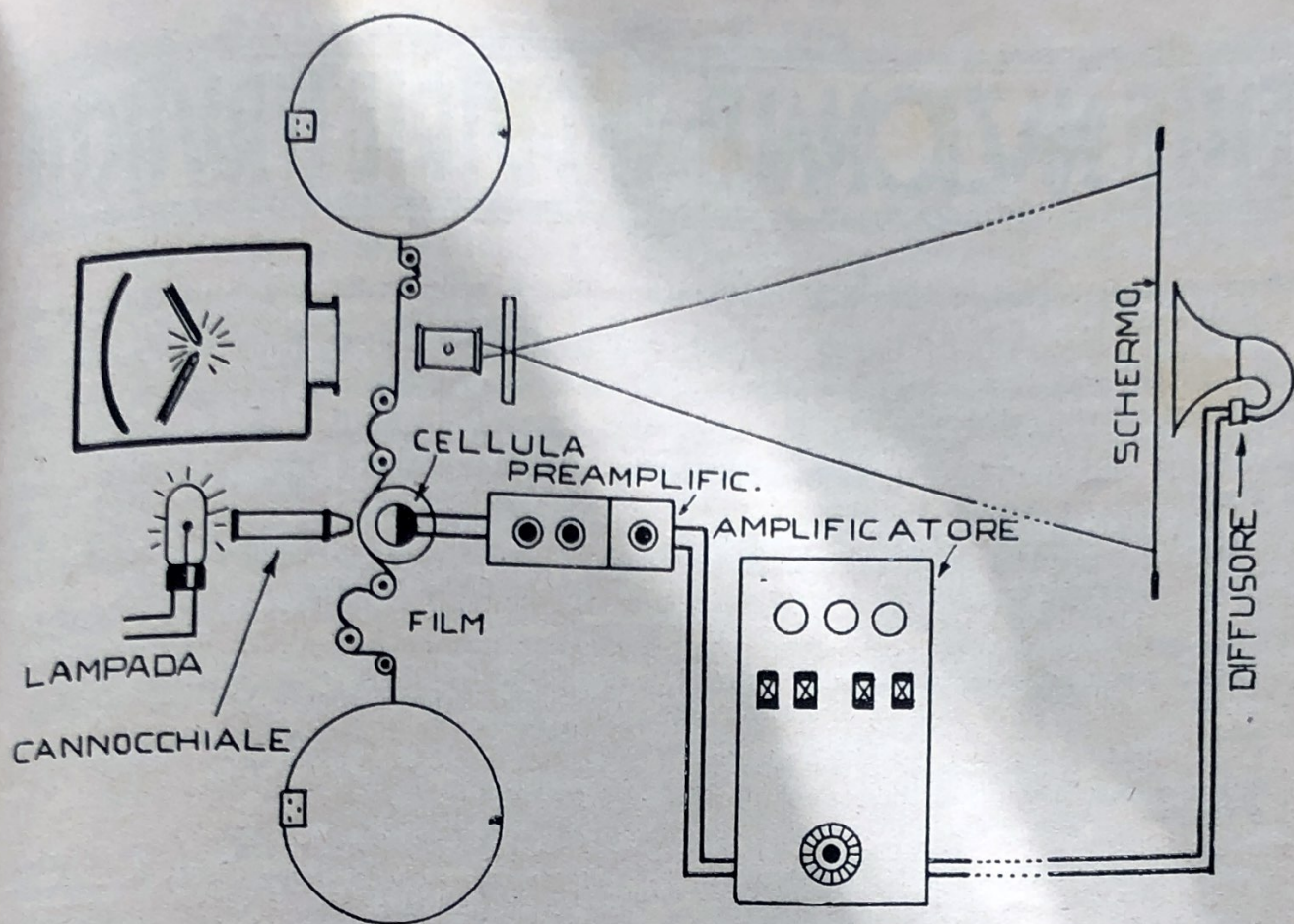
Vediamo un po' meglio come avviene questa riproduzione.

Durante la proiezione, l'unica pellicola — se fossero due, una per la scena e una per il suono, il problema del sincronismo non sarebbe risolto — vien fatta passare prima attraverso il proiettore, quindi nel riproduttore sonoro. Per questa ragione l'impressione fotografica dei suoni corrispondenti ad una data scena, si trova su di essa 36 cm. prima della scena corrispondente. Questo spostamento è ottenuto nel momento di raccogliere le due pellicole, ottica e sonora, sulla stessa pellicola positiva.

Dato l'uso di una sola pellicola, nella cabina di proiezione è pure usata una sola macchina da proiezione. Ognuna di queste macchine si distingue in tre parti principali: il proiettore completo, la testa sonora, e i rocchetti di *film* (uno superiore che si scarica, l'altro inferiore che si carica). Il proiettore consiste dell'arco, del meccanismo per presentare la pellicola a scatti davanti all'obbiettivo, di quest'ultimo e degli accessori per il raffreddamento del raggio luminoso, tra l'arco e la pellicola, per la chiusura dell'obbiettivo durante il cambio dei fotogrammi, ecc.

Anche la testa sonora si può distinguere in tre parti essenziali: la sorgente luminosa, il cannocchiale e la fotocella. La pellicola viene trascinata tra il cannocchiale e la fotocella, da un rocchetto dentato che ruota con movimento assolutamente costante.

La sorgente luminosa è costituita da una lampada con filamento corto e brillantissimo. Viene accesa con corrente continua, fornita da accumulatore, affinchè il raggio utilizzato sia privo di qualsiasi variazione di intensità, che la fotocella avvertirebbe immediatamente. Il cannocchiale serve per far cadere sulla colonna sonora del film, una striscia sottilissima e molto intensa di luce. È perciò formato di un insieme di lenti, tra le quali si trova uno schermo provvisto di una fessura che serve ad impedire che altra luce emessa dalla lampada possa influenzare la pellicola. Dietro di essa si trova la fotocella, sulla quale va a cadere il raggio luminoso dopo essere stato modulato dalle impressioni fotografiche del suono. La corrente elettrica emessa dalla fotocella è debolissima, ma può essere aumentata aumentando la intensità del raggio luminoso, allargando cioè la striscia che colpisce il *film*. Questo non è tuttavia possibile che sino ad un certo punto, perchè più larga è la striscia più vasto è il taglio delle note acute che occupano uno spazio minimo. Con la striscia larga le impressioni corrispondenti a queste note vanno perdute; con la striscia stretta è ridotta la potenza della riproduzione. È necessario un compromesso, e in pratica l'altezza della striscia di luce è di 25 millesimi di millimetro, mentre la larghezza è quella della colonna sonora.

Quando passa davanti al raggio incidente il film deve rimanere perfettamente privo di vibrazioni, e scorrere con movimento uniforme, diversamente l'audizione risulta balbettante. La velocità deve essere corrispondente a quella della registrazione del film all'atto della presa. Se il film sonoro viene mosso con velocità diversa, non si sentono, come si potrebbe immaginare, le parole dette più rapidamente, ma si sentono dei suoni che con le parole non hanno più nulla a che fare, e que-

IL FILM PASSA PRIMA DAVANTI AL PROIETTORE CHE INVIA L'IMMAGINE SULLO SCHERMO, QUINDI DAVANTI UN RAGGIO LUMINOSO CHE VIENE MODULATO DALLE IMPRESSIONI FOTOGRAFICHE CORRISPONDENTI AL SUONO REGISTRATO. IL RAGGIO MODULATO, CADENDO SULLA CELLULA FOTOELETTRICA PRODUCE UNA CORRENTE ELETTRICA DEBOLISSIMA, CHE VIEN FATTA PASSARE ATTRAVERSO GLI AMPLIFICATORI E QUINDI INVIATA AGLI ALTOPARLANTI, DIETRO LO SCHERMO.

sto perchè le stesse vibrazioni sonore sono state alterate. Con i *film* muti era possibile un tempo aumentare la velocità della proiezione; questo non è più possibile con quelli sonori, e la loro proiezione non può essere in alcun modo abbreviata.

La potenza resa da una fotocella è in media di un centesimo di milionesimo di watt, mentre quella necessaria per mettere in movimento gli altoparlanti dinamici e ottenere un'audizione sufficiente per una sala di media grandezza, è di circa 20 watt. Occorre quindi un'amplificazione di 20 milioni di volte, che è ottenuta dall'impianto amplificatore, nel quale funzionano delle valvole amplificatrici, del tipo adoperato nella radio, ma più potenti. Le prime possono essere piccole essendo debole la corrente che le deve attraversare, ma le ultime occorre possano sopportare la corrente molto intensa. Dagli amplificatori dipende in gran parte la fedeltà della riproduzione sonora.

Nella cabina di proiezione, a portata di mano dell'operatore si trova il regolatore della potenza, detto « fader » che ha il compito di adattare la potenza dell'audizione.

Anche gli schermi sui quali vengono proiettate le scene hanno importanza dal lato della riproduzione dei suoni, chè gli altoparlanti che hanno questo incarico si trovano dietro di essi, all'altezza della bocca degli artisti, ed i suoni devono quindi attraversarli per giungere agli spettatori: gli schermi sono perciò tali da presentare una superficie uniforme alle scene, e forata per i suoni.

Il numero dei diffusori dietro lo schermo varia da due a sei, secondo la vastità della sala. Alcuni sono a cono, altri a membrana; tutti funzionano approfittando dell'azione dinamica della corrente elettrica su una bobina mobile. Sono provvisti di tromba direzionale allo scopo di permettere la diffusione più uniforme in tutto l'ambiente.

Attualmente l'audizione dei *films* sonori non è perfetta perchè, come s'è detto, mancano i suoni più alti, dai 5000 ai 10.000 cicli; alcune novità sono però annunciate, mentre continuano le ricerche tendenti a fornire tutte le voci e tutti i suoni alle ombre del cinema.

D. E. RAVALICO.

ENTE NAZIONALE ENIT INDUSTRIE TURISTICHE

La produzione editoriale dell'ENIT in 13 anni di attività.

Il mezzo più efficace per estendere di continuo la conoscenza delle risorse turistiche, è pure oggi offerto dalle pubblicazioni.

Per questo l'ENIT dedica ad esse — seguendo le direttive del Commissariato per il Turismo — le cure più attente.

A dare un'idea quanto più possibile esatta dell'attività svolta in questo campo dall'ENIT, riassumiamo qui di seguito alcuni dati, dai quali risulta chiaramente il continuo aumento verificatosi nell'attività editoriale del nostro massimo organismo turistico, a partire dal 1920 e fino al momento attuale.

Ecco i dati del materiale di stampa prodotto e diffuso nei primi dieci anni di vita dell'ENIT:

Anno		pag.
Anno 1920		pag. 1.710.000
» 1921		» 7.741.000
» 1922		» 8.844.000
» 1923		» 14.568.000
» 1924		» 83.439.000
» 1925		» 85.998.000
» 1926		» 35.718.000
» 1927		» 27.297.000
» 1928		» 30.200.000
» 1929		» 63.141.000
	Totale	358.656.000

Salvo il notevole aumento degli anni 1924 e 1925, dovuto alla coincidenza dell'Anno Santo, si può notare dalla tabella su riportata un continuo ascendere che si fa ancor più notevole negli anni che seguono e per i quali si hanno i seguenti dati:

Anno		pag.
Anno 1930		pag. 72.136.300
» 1931		» 176.244.700
» 1932		» 200.000.000
	Totale	448.381.000

Come si vede, la produzione editoriale dell'ENIT aumenta nel '32 di 198 milioni di pagine in confronto al 1920; di circa 120 milioni in confronto agli anni 1924 e 1925 che segnarono uno straordinario numero indice di produzione; e — risultato notevolissimo — il solo numero indice della produzione del 1932 costituisce già la somma di tutta la produzione avutasi nei primi sei anni di attività dell'ENIT (dal 1920 al 1925.)

Più dettagliatamente, diremo che la produzione di pagine di pubblicazione di propaganda effettuata negli ultimi tre anni (1930, 1931 e 1932) supera la produzione stessa di ben dieci anni della precedente attività: infatti, le pagine di pubblicazioni di propaganda prodotte nei primi dieci anni di vita dell'ENIT furono 358.656.000 contro gli oltre 448 milioni di pagine degli ultimi tre anni (1930, 1931, 1932).

Dati i precedenti, non è esagerato affermare che l'anno 1933 porterà la cifra raggiunta nel 1932 ad un limite elevatissimo.

Pubblicazioni di propaganda turistica.

Alla serie di guidine e dépliants apparsi in occasione dell'Anno Santo, va aggiunta oggi la pubblicazione sui « Santuari d'Italia », in artistica veste editoriale e suggestivamente illustrata. Ne sono già apparse le edizioni inglese, spagnola, francese e tedesca.

Fra le altre pubblicazioni, degne di rilievo sono una guidina di San Marino ed una dell'Isola d'Elba, apparse anch'esse nelle varie lingue. Nè di minore interesse è un volumetto su Rodi, la bellissima fra le Isole mediterranee. La pubblicazione è stata curata dall'ENIT in unione al Governo delle Isole Italiane dell'Egeo.

Alla *Vita sportiva in Italia* sono dedicate tre guidine, una in inglese, una in francese ed un'altra in tedesco.

L'ENIT ha curato anche, in questi ultimi tempi, la ristampa o la edizione nelle varie lingue, di talune pubblicazioni già largamente note: si è completata così la serie delle guidine dedicate alle città d'arte italiane e si è arricchita quella di carattere regionale; tali le pubblicazioni su Genova, sulla Toscana, sull'Italia, che son le più recenti.

Lo stesso ENIT sta ponendo in distribuzione una « Guida della Città del Vaticano », il cui testo è stato compilato da Leone Gessi e della quale sono state curate le edizioni nelle varie lingue.

Concorso per un libro sull'Italia.

L'ENIT ha bandito un Concorso Internazionale « per il migliore volume di propaganda turistica sull'Italia ».

I concorrenti avranno libera la scelta della materia e della forma. L'opera dovrà però essere scritta in una delle lingue francese, inglese, tedesca o spagnuola e dovrà essere stata pubblicata in Italia o all'estero non oltre il 31 dicembre 1933 e non prima del mese di luglio del 1931.

Coloro che intendessero prender parte al suddetto concorso, dovranno far pervenire alla Direzione Generale dell'ENIT (Via Marghera, 2, Roma) cinque copie del volume.

All'autore del volume che sarà giudicato il migliore dalla speciale giuria costituita presso la Direzione stessa dell'ENIT, sarà conferito un premio di diecimila lire.

Altre opere potranno esser premiate con medaglia d'oro e di argento. Inoltre, a tutti i concorrenti non premiati, sarà data una medaglia di bronzo.

La «GUIDA D'ITALIA» del T. C. I.

Non possedere la Guida d'Italia del Touring vuol dire senza dubbio peccare di superbia, poichè soltanto l'enciclopedico può farne a meno. Ma chi viaggiando per diporto o per affari continua ad assalire se stesso con domande che non sa soddisfare, riguardino esse il nome o l'epoca o l'autore di un monumento; il nome o la quota o il modo di salire un monte, o il panorama che esso offre; o una delle grandi opere che sono vanto dei giorni nostri; chi desidera visitare, anche rapidamente, le principali bellezze di una città, chi desidera consultare una Carta o una Pianta, chi desidera rispondere alle mille e mille esigenze della nostra mente, questi ha bisogno della Guida. La cultura in questi nostri tempi di fretta si forma in buona parte soddisfacendo subito il desiderio di sapere che continuamente ci tormenta; chi aspetta, ha perso l'occasione di imparare qualche cosa, forse per sempre. La Guida d'Italia del T. C. I. può realmente ritenersi un'enciclopedia turistica.

Nell'elenco le nuove edizioni sono contraddistinte con un asterisco.

	Alla Sede	*Italia e Colonie*	*Estero*
***PIEMONTE** (1 vol. - ediz. 1930)	L. 18 —	L. 20 —	L. 22 —
***LOMBARDIA** (1 vol. - ediz. 1930)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENETO** (1 vol. - ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENEZIA TRIDENTINA E CADORE** (1. vol. - ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
VENEZIA GIULIA (1 vol. - ediz. 1925)	» 10 —	» 12 —	» 14 —
LIGURIA (e Nizzardo) (1 vol. - ediz. 1933)	» 16 —	» 18 —	» 20 —
EMILIA (con Pistoia e Prato) (1 vol. - ediz. 1924)	» 10 —	» 12 —	» 13,50
ITALIA CENTRALE (4 volumi):			
I volume (*Territorio a Est e a Sud della linea ferroviaria Firenze-Perugia-Terni-Roma* - ediz. 1924)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
* II volume (*Firenze, Siena, Perugia e Assisi* - ediz. 1929)	» 12 —	» 13,50	» 15,50
III volume (*Territorio a Ovest della linea ferroviaria Firenze-Perugia-Terni-Roma* - ediz. 1923)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
ROMA E DINTORNI (1 vol. - ediz. 1931)	» 20 —	» 22 —	» 24 —
ITALIA MERIDIONALE (3 volumi):			
I volume (*Abruzzo, Molise e Puglia* - ediz. 1926)	» 10 —	» 12 —	» 15 —
* II volume (*Napoli e dintorni* - ediz. 1931)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
III volume (*Campania, Basilicata e Calabria* - ediz. 1928)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
***SICILIA E ISOLE MINORI** (1 vol. - ediz. 1928)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
***SARDEGNA E CORSICA** (1 vol. - ediz. 1929)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
POSSEDIMENTI E COLONIE ITALIANE (1 vol. - ediz. 1929)	» 16 —	» 18 —	» 20 —

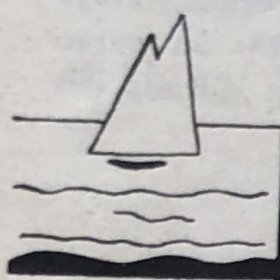
PREZZI SPECIALI PER GRUPPI DI GUIDE

GRUPPO DELLE NUOVE EDIZIONI: Piemonte (1 vol.) – Lombardia (1 vol.) – Veneto (1 vol.) – Venezia Tridentina e Cadore (1 vol.) – Liguria (1 vol.) – II vol. della Guida dell'Italia Centrale (1 vol.) – Roma e dintorni (1 vol.) – Napoli e dintorni (1 vol.) – Sicilia e Isole Minori (1 vol.) – Sardegna e Corsica (1 vol.): Alla Sede **L. 155 —**; Italia e Colonie **L. 162—**; Estero **L. 182 —**.

I 4 VOLUMI DELL'ITALIA CENTRALE: Alla Sede **L. 50 —**; Italia e Colonie **L. 53 —**; Estero **L. 61 —**.

I 3 VOLUMI DELL'ITALIA MERIDIONALE: Alla Sede **L. 40 —**; Italia e Colonie **L. 43 —**; Estero **L. 50 —**.

LA SERIE COMPLETA DEI 17 VOLUMI: Alla Sede **L. 225 —**; Italia e Colonie **L. 233 —**; Estero **L. 225 —**, *oltre alle spese postali*.

I suddetti prezzi s'intendono per i Soci del T. C. I.; *per i non Soci essi sono aumentati del 100 %.*
Chiedere le condizioni per **l'acquisto dell'intera serie della Guida a pagamento rateale.**

col

Nuovo

Mobiloil

.....e cambiate l'olio del carter prima della partenza, per assicurare una più completa protezione della vostra macchina nel periodo di maggior lavoro, sotto il clima più caldo. Portate con voi una provvista di Nuovo Mobiloil, che vi salva da noie al motore, ne migliora il rendimento e rende più piacevole la guida della vostra auto.

VACUUM OIL COMPANY, S. A. I.

PER LE VOSTRE VACANZE, al mare o al monte, PER LE VOSTRE GITE, in auto, in moto, in bicicletta o a piedi, in terra e in mare,

il Touring Vi offre con le sue carte e le sue guide una documentazione preziosa, il corredo indispensabile per lo studio, l'organizzazione e la migliore riuscita d'ogni viaggio, gita o escursione.

Per gli automobilisti frettolosi ecco la *Carta automobilistica al 650.000* in 2 fogli e quella *al 300.000* in 10 fogli; per il turista e l'automobilista, che non si accontentano di trascorrere velocemente da regione a regione, la *Carta d'Italia al 250.000* in 62 fogli che costituisce la più bella e la più pratica carta turistica d'Italia. L'*Indice* di questa carta è il più vasto repertorio di nomi geografici esistente sull'Italia (115.000 voci e 90.000 altimetrie). Solo pochissimi fogli sono ancora della prima edizione. La maggior parte hanno subìto un profondo lavoro di revisione e talora di reincisione. Le nuove edizioni si succedono rapidamente. Si veda in proposito il quadro d'unione a pag. *115* del fascicolo di aprile di questa Rivista.

Per l'escursionista e l'alpinista il Touring ha preparato infine la magnifica serie dei fogli della *Carta delle zone turistiche al 50.000*, che si arricchirà tra breve di nuovi fogli per le regioni dell'Ortles-Cevedale, Adamello-Presanella, Gruppo di Brenta, Monte Bianco, Gran Sasso d'Italia.

CARTA AUTOMOBILISTICA AL 650.000 in 2 fogli

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
TIPO COMUNE, RILEGATO A LIBRETTO – per ciascun foglio	L. 7 —	L. 8 —	L. 10,50
TIPO DI LUSSO, MONTATO IN TELA – per un foglio	» 14 —	» 16 —	» 18,50

CARTA AUTOMOBILISTICA AL 300.000 in 10 fogli

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
TIPO COMUNE, RILEGATO A LIBRETTO – Raccolta completa	L. 54 —	L. 60 —	L. 70 —
Idem Fogli N. 1-4-6-8 – ognuno	» 7 —	» 8 —	» 10,50
Idem Fogli N. 7-9-10 – ognuno	» 4 —	» 5 —	» 7 —
TIPO DI LUSSO, MONTATO IN TELA – Racc. completa	» 120 —	» 128 —	» 120 (1)
Idem Fogli N. 1-4-6-8 – ognuno	» 14 —	» 16 —	» 18,50
Idem Fogli N. 7-9-10 – ognuno	» 10 —	» 12 —	» 14,50

(1) *Oltre le spese postali.*

In sostituzione dei fogli N. 2, 3 e 5 esauriti, offriamo allo stesso prezzo i corrispondenti fogli della *Carta d'Italia* al 250.000.

CARTA D'ITALIA AL 250.000 in 62 fogli

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
Ciascun foglio	L. 1 —	L. 1,80	L. 2,50
Raccolta completa di 62 fogli	» 50 —	» 55 —	» 60 —
Indice generale dei nomi contenuti nei fogli della Carta	» 5 —	» 8,50	» 12 —

CARTA DELLE ZONE TURISTICHE D'ITALIA

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
Cortina d'Ampezzo e le Dolomiti Cadorine (1 : 50.000)	L. 3 —	L. 4 —	L. 5 —
Palermo, la Conca d'Oro e dintorni (1 : 50.000)	» 3 —	» 4 —	» 5 —
Il Cervino e il Monte Rosa (1 : 50.000)	» 3 —	» 4 —	» 5 —
La Riviera di Levante da Genova a Sestri (1 : 50.000)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
La Val Gardena e i Gruppi della Marmolada, Catinaccio, Sassolungo e Sella (1 : 50.000)	» 3 —	» 4 —	» 5 —
Bolzano e dintorni (1 : 50.000)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
Merano e dintorni (1:50.000)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
Il Golfo di Napoli (Napoli, il Vesuvio, i Campi Flegrei, Ischia) (1 : 50.000)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
Il Golfo di Napoli (La Penisola Sorrentina, Salerno, Capri) (1 : 50.000)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
San Martino di Castrozza e le zone adiacenti (1 : 50.000)	» 8 —	» 9 —	» 10 —
La Riviera di Sanremo, Ospedaletti, Bordighera (1 : 50.000)	» 4 —	» 5 —	» 6 —
Roma e dintorni, al 200.000	» 2 —	» 3 —	» 4 —
Gruppo delle Grigne (1 : 20.000)	» 3 —	» 4 —	» 5 —

NUOVISSIMA CARTA D'ITALIA AL 500.000 in 13 fogli

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
Fogli I, II, III – ciascuno	L. 2 —	L. 2,50	L. 3 —

VITA DEL TOURING

La « Guida della Liguria » rinnovata.

All'inizio della stagione balneare che conduce sulle rive del Mar Ligure migliaia d'Italiani e di stranieri, è uscita una nuovissima edizione (3ª) della Guida che descrive la Liguria.

La prima edizione comparve e venne distribuita gratuitamente ai Soci nel 1916, secondo anno della guerra di redenzione. Erano due volumi intitolati « Liguria, Toscana Settentrionale, Emilia », di cui il primo comprendeva la descrizione della Liguria con Pisa, le Alpi Apuane e la Garfagnana, mentre il 2° riguardava l'Emilia, Lucca e la parte settentrionale della Toscana fino all'Arno. Questa suddivisione fu conservata quasi per intero nella seconda edizione pubblicata nel 1924.

Nell'edizione attuale il volume porta il solo titolo di « Liguria » e comprende tutta intera la regione. Si viene così gradualmente effettuando una più chiara distribuzione della materia nei volumi della serie, creando volumi regionali ben delimitati, nei quali perciò la ricerca delle località riesce più semplice e più sicura.

Preparare una nuova edizione d'una guida potrebbe sembrare lavoro di poco momento, se non si ponesse mente alla quantità e alla qualità del tempo intercorso dall'edizione precedente. Quasi un decennio è trascorso dalla 2ª edizione della Liguria; e quale decennio! La regione si può dire trasfigurata in quanto ad opere dell'uomo: porti e strade e ferrovie, monumenti e musei, edilizia pubblica e privata, alberghi e industrie hanno subìto una trasformazione profonda, delle cui imponenti proporzioni difficilmente ci si rende conto per la gradualità degli avvenimenti.

Tutta la materia ha dovuto essere ripresa in minuzioso esame, completata e aggiornata, qua resa più chiara, là sviluppata, altrove ristretta, sì che tutta la composizione tipografica dovette essere rifusa. Lavoro non più da architetto costruttore come nella prima edizione, ma piuttosto compito di restauratore accorto e paziente, opera come, ognun sa, meno pregiata ma non perciò meno necessaria e meno difficile.

Coloro che possiedono uno dei volumi di recente edizione (*Piemonte*, 1930; *Lombardia*, 1930; *Roma e dintorni*, 1931; *Napoli e dintorni*, 1931; *Veneto*, 1932; *Venezia Tridentina*, 1932) già conoscono lo schema di distribuzione della materia e di disposizione tipografica adottato in ciascuno e che si va ora scrupolosamente applicando nelle nuove successive edizioni.

Il volume s'apre con uno « Sguardo d'Insieme », che ha lo scopo di fornire o ricordare al lettore, in brevissimo riassunto, quelle notizie d'indole generale, geografiche, storiche, artistiche, demografiche, economiche, ecc., senza delle quali non è possibile comprendere appieno i varî aspetti della regione. Pur nella sua brevità, è questa una compiuta monografia sulla regione; e il lettore vi troverà anche più d'una notizia curiosa.

La descrizione propriamente detta, tenuta nel consueto stile telegraficamente conciso e denso di dati, è divisa come sempre in itinerari ferroviari e stradali numerati, che partendo da Genova si seguono da Est a Ovest per la Riviera di Ponente e da Ovest a Est per quella di Levante.

Genova, nell'ampio respiro datogli con i confini del 1926, costituisce i due itinerari più densi con 106 pagine. Non meno che quello delle altre grandi città italiane, il patrimonio artistico di Genova ha subìto nel decennio trascorso restauri, trasformazioni, accrescimenti, a cui ha presieduto il Prof. Orlando Grosso. Alcune raccolte, come la Galleria d'arte moderna a Nervi, il Museo d'Archeologia ed Etnografia Americana e il Museo Navale a Pegli, sono quasi completamente nuove. Fra i restauri sono degni di nota quelli della chiesa di S. Agostino, ora sede del Museo di Architettura Ligure e Sala di concerti, dell'oratorio di S. Giacomo, della Torre del Popolo, del cortile del Palazzo Ducale, della Casa di Mazzini tuttora in corso, del Campanile di S. Lorenzo, del chiostro di S. Andrea, della casa di Andrea Doria.

Nel nucleo antico di Genova, costretto fra il mare e le colline, il problema delle comunicazioni si presenta di soluzione particolarmente difficile; indi la necessità di nuove gallerie, quali la Vittorio Emanuele III, la Regina Elena e quella da piazza Dante a via Magliano, la copertura del Bisagno che ha creato un'enorme piazza intorno all'Arco dedicato ai Caduti; la costruzione di nuovi ascensori; il taglio della collina di S. Benigno, che ha aperto una grande arteria verso i sobborghi occidentali, ove si addensano gli stabilimenti industriali; il completamento quasi ultimato della Circonvallazione a mare. Il Porto di Genova, il maggiore d'Italia, e per molti rispetti il primo del Mediterraneo, ha nella nuova edizione una descrizione aggiornatissima che tiene conto dei lavori d'ampliamento verso San Pier d'Arena e di attrezzamento, della nuova Stazione Marittima, della grande centrale termoelettrica « Concenter », ecc. La camionabile Genova-Serravalle, che aprirà al porto una nuova rapida comunicazione col

retroterra padano, e ora in costruzione, è pure già descritta sommariamente.

Quasi tutti i centri delle due Riviere hanno nella rinnovata guida una descrizione nuova, frutto di molteplici collaborazioni locali e di accurati sopraluoghi. Savona, Imperia, La Spezia appaiono completamente rinnovate, con un trattamento adeguato alla loro dignità di capoluoghi di provincia e di città in rapida ascesa. Di tutte le località di bagni e di soggiorno sono state rifatte le notizie pratiche (alberghi, mezzi di trasporto, ecc.) secondo l'accresciuta organizzazione turistica; e di qualche centro maggiore è dato anche qualche cenno storico sullo sviluppo turistico. La fisionomia di cittadine modeste come estensione, ma che ebbero per lungo tempo una loro storia, come Noli, Loano, Albisola, Finale, Albenga, Ventimiglia, Camogli, Rapallo, Chiavari, ne risulta meglio illuminata. Le escursioni furono riordinate e aggiornate; e anche delle località delle valli interne, dei numerosi Santuari che coronano le alture si diede, ove l'interesse reale dei monumenti e del paesaggio lo richiedeva, una più minuta descrizione, come nel caso di Taggia, che conserva pressochè intatta la sua fisionomia del XVI-XVII secolo.

Di ciò saranno lieti quei lettori che, trovandosi a villeggiare in Liguria, desiderano alternare agli ozî della spiaggia qualche passeggiata interessante per panorami e per la visita ai monumenti e alle opere d'arte dei dintorni. Lo studioso e l'amatore d'arte saranno grati al Touring di aver loro segnalato numerose opere di quell'esuberante arte genovese del '600 e '700, che è sparsa anche nelle più riposte località delle valli liguri.

Ma la guida riserba una gradita novità, una parte cioè totalmente nuova (circa 63 pagine) che descrive il Principato di Monaco e il Nizzardo. Si viene così realizzando il programma stabilito dall'Autore della Guida d'Italia, L. V. Bertarelli, di includere nella descrizione della Patria tutte le terre geograficamente italiane, anche se esse non appartengono al Regno. Così fu aggiunto alla Lombardia il Canton Ticino e parte di quello dei Grigioni, alla Sicilia Malta, alla Sardegna la Corsica, e sta per essere aggregata alla Venezia Giulia la Dalmazia.

Oltre alla Costa Azzurra, da Ventimiglia a Nizza per le tre meravigliose strade (litoranea, della Cornice Media e della Cornice Alta), sono descritte le vallate a Est del Varo, percorse dalla Vesubia, dalla Tinea e dal Varo fino a Barcelonnette. Numerosissime le testimonianze dell'italianità della regione, che furono messe opportunamente in luce. Frequenti sono infatti le tracce non solo della dominazione di Casa Savoia, ma anche di quella romana, come l'Anfiteatro di Cemenelum (Cimella) sulla collina a nord di Nizza e quel meraviglioso Trofeo delle Alpi alla Turbia che, dall'alto d'uno sperone in vista di tutta la Costa Azzurra, celebra la sottomissione di 44 popoli alpini ad Augusto. Il monumento è ora in corso di parziale ricostruzione.

La viabilità ha subìto una trasformazione profonda e accrescimenti, dall'Aurelia, in parte notevolissima rifatta, evitando salite, passaggi a livello o attraversamenti di centri affollati, per vie anguste, creando gallerie, come quella del Castellaro tra Rapallo e Zoagli, alle diramazioni verso il Piemonte e l'Emilia, come l'allacciamento Carpe - Giogo di Toirano compiuto nel 1930, la congiunzione della carrozzabile della Valle di Fontanabuona alla Genova-Torriglia-Piacenza per la Galleria della Colletta di Boasi, la continuazione della carrozzabile di S. Stefano d'Aveto, ecc.

La cartografia, minutamente corretta e aggiornata, fu arricchita di due pagine di stralci al 250.000 (i cui tagli ricoprono attualmente quasi per intero la regione descritta), di due pagine all'80.000 per la Costa Azzurra da Nizza a Monaco e delle piante al 20.000 di Nizza, di Monaco e Monte Carlo, e di Mentone; di Imperia è stata aggiunta una piantina in nero.

Il volume si chiude con una serie di indici (56 pagine): degli artisti (col riferimento alle pagine ove ogni artista è citato), delle località di villeggiatura e delle località in ordine alfabetico. L'ordinamento degli itinerari del volume è graficamente esposto nella carta-indice all'inizio del volume; con un semplice colpo d'occhio, il lettore si rende conto degli itinerari principali e secondari, della quantità e dell'estensione della cartografia e delle pagine fra cui ogni carta è inserita.

Il Touring, che ha disponibili alcune migliaia di copie della sua carta al 50.000 « *La Riviera di Levante da Genova a Sestri Levante* », ha deciso di offrirne una copia in dono a tutti coloro che ne esprimono il desiderio, insieme con la richiesta d'una copia della nuova Guida. Si tratta di una carta a grande scala, che rappresenta una delle zone più interessanti e più frequentate della Liguria e che quindi giungerà particolarmente gradita.

Le nuove edizioni della Guida non vengono più distribuite gratuitamente ai Soci (e ciò per lasciare posto alla tanto gradita collezione illustrata « Attraverso l'Italia »), ma vengono messe in vendita a prezzo di favore, che non rappresenta che il costo della carta, della stampa e della legatura (« **Liguria** », pag. 450, con 17 carte e 8 piante; **L. 16** per i Soci più **L. 2** per spese di spedizione in Italia, **L. 4** all'estero).

L'escursione del Touring da Parma a Venezia.

Ha avuto luogo dal 15 al 18 giugno l'annunciata escursione fluviale-automobilistica da Parma a Venezia. Facile era prevedere il successo di una iniziativa che riuniva in sè tante attrattive; ma esso fu ancora superiore al previsto, a cominciare dal notevole numero di iscrizioni.

Chi ripensa ora a quanto potè ammirare durante quel viaggio, alle sorprese che si ebbero, alle emozioni che suscitò la visita a meravigliosi monumenti d'arte, come ad alcune grandiose opere del genio italiano, deve stupirsi che

l'escursione abbia richiesto soltanto quattro giorni. Vero è che anche per questa organizzazione il Touring ha avuto delle collaborazioni di tanto valore e così cordiali che ben può dirsi sia ad esse che spetti grande parte del merito del successo dell'iniziativa.

Ricorderemo pertanto alla riconoscenza dei Soci: l'onorevole Ministero delle Comunicazioni per le agevolazioni ferroviarie concesse; il Prof. Gr. Uff. Mario Giandotti, Ingegnere Capo del R. Circolo Superiore di Ispezione per il Po, per le disposizioni emanate che assicurarono la migliore assistenza tecnica per tutta la parte dell'escursione di competenza dell'Ispettorato; il Comm. Prof. Ing. Luigi Miliani, Presidente del Magistrato delle Acque a Venezia, che assicurò il più perfetto e il più interessante svolgimento della parte fluviale-lagunare da Bottrighe a Venezia; l'Ing. Cav. Ostilio Gorio, Direttore dei Lavori del Po, al quale si deve la scrupolosa organizzazione della visita alle opere di Casalmaggiore e di Governolo e che fu coadiuvato da ottimi collaboratori. Sempre per la parte tecnica della escursione, ricorderemo ancora il Cav. Uff. Pontrandolfi, Ingegnere Capo della Provincia di Ferrara e il signor Tortarolo, Ingegnere Capo della Provincia di Rovigo, che con altri Ingegneri favorirono gli escursionisti di esaurientissime spiegazioni riguardanti rispettivamente le imponenti opere di Pontelagoscuro e quelle di navigazione fluviale; l'Ing. Tommasini, Direttore del Consorzio della Grande Bonificazione Ferrarese.

Mentre il Corpo Consolare del Touring di Parma, Mantova, Ferrara, Jolanda di Savoia, Codigoro, Chioggia, fu prodigo di squisite cortesie verso i nostri Soci e offerse la sua particolare competenza per illustrare le diverse località, dobbiamo rivolgere un vivo ringraziamento ai dotti accompagnatori, Monsignor Pelliccelli, Prof. Barilli, Prof. Lombardi di Parma; Avv. Cottafavi di Mantova, Dott. Padovani e Avv. Calura di Ferrara, il Parroco della Basilica di Pomposa. Un ringraziamento particolare desideriamo pure che giunga alla Presidenza della Bonifica dei Terreni Ferraresi e al Dott. Rossi, Direttore della Tenuta di Mesola.

Ottimi furono i servizi sul Po e in Laguna affidati alla Società Barcari di Mantova e all'Azienda Comunale di Venezia e così pure il servizio automobilistico, effettuato dalla « Società Valpantena » di Verona.

"AERFLEX"

LA COPERTURA CHE ASSICURA
IL MASSIMO RENDIMENTO
ECONOMICO PER TUTTI GLI
USI NORMALI

Guidare è un riposo
col nuovissimo

AERFLEX
PIRELLI

a bassissima pressione.

"AERFLEX"

STELLA BIANCA

LA COPERTURA DI ASSOLUTA
FIDUCIA PER QUALSIASI
CONDIZIONE D'IMPIEGO

Richiedeteli alle nostre
Filiali di vendita od ai
nostri rivenditori ovunque
in Italia.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

La convenzione di Ginevra sul trattamento fiscale degli autoveicoli stranieri.

La Camera dei Deputati e il Senato hanno approvato la legge che dà esecuzione in Italia alle 3 convenzioni internazionali stipulate a Ginevra il 28 e il 30 marzo 1931, riguardanti le segnalazioni stradali, il trattamento fiscale degli autoveicoli stranieri e l'appuramento dei documenti doganali turistici. E' in corso la sanzione reale della legge, che sarà quindi pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale;* dopo di che sarà depositata la ratifica delle 3 convenzioni.

Fra queste la convenzione sul trattamento fiscale è quella che maggiormente interessa i turisti, perchè ha una portata economica.

***

La convenzione per il trattamento fiscale accorda agli autoveicoli immatricolati negli Stati aderenti l'esenzione temporanea dalle tasse e dalle imposte che colpiscono, in ciascun Paese, la loro circolazione o il loro possesso, ad eccezione delle imposte di consumo ed esclusi gli autocarri e gli autoveicoli adibiti al trasporto di viaggiatori per scopo di lucro (autobus di linea, tassì, autovetture in noleggio da rimessa).

L'esenzione favorisce gli autoveicoli introdotti nel territorio di uno degli Stati aderenti, in temporanea importazione, qualunque sia lo scopo del viaggio, turistico o di affari, e indipendentemente dal documento doganale che autorizza la temporanea importazione.

L'esenzione è accordata durante il soggiorno o i vari soggiorni, fino alla durata totale di 90 giorni, trascorsi in ciascun Paese nel periodo di un anno, calcolato, giorno per giorno, dalla data del rilascio del *carnet fiscale*.

Nel computo dei giorni per l'esonero, il giorno di uscita dal territorio di uno Stato non si calcola, quando fra esso e il giorno di entrata è passato più di un giorno.

Per fruire dell'esonero, l'autoveicolo deve essere fornito di un *carnet fiscale internazionale*, rilasciato dall'autorità nazionale che procede all'immatricolazione degli autoveicoli o da un organismo (associazione, ente) da essa autorizzato. Il *carnet* sarà presentato agli uffici doganali di frontiera all'entrata e all'uscita di ciascuno dei Paesi aderenti.

Se all'uscita dal territorio di uno dei detti Paesi, sul *carnet* sarà omesso il visto di uscita e la data di questa non potrà essere provata con altro mezzo (per es. col visto sui documenti doganali), il *carnet* non ha più valore per quello Stato.

Per il cambiamento del proprietario o del numero di targa dell'autoveicolo, devono essere apportate le opportune modifiche sul *carnet* da parte dell'autorità o dell'organismo che l'ha rilasciato.

***

Sono queste le disposizioni principali della Convenzione.

Per comprenderne la portata occorre forse richiamare quale è il trattamento che finora è stato usato e oggi ancora è usato agli autoveicoli in temporanea importazione nei vari Stati, dal punto di visto delle tasse che colpiscono direttamente la circolazione e il possesso dell'autoveicolo.

Ormai tutti gli Stati europei e gran parte di quelli extra-europei colpiscono direttamente gli autoveicoli di tassa, oltre che delle imposte di consumo che gravano indirettamente su di essi (dazio doganale sulla benzina, sui lubrificanti e sulle gomme, tassa di fabbricazione e tassa di vendita sulle stesse materie, tasse di licenza, tasse sui permessi di condurre ecc., ecc.): questa tassa nella maggior parte dei Paesi prende il nome di tassa di circolazione ed ha per lo più carattere annuale; ma variano da Paese a Paese i criteri d'imposizione e di accertamento, il modo di riscossione, i periodi di frazionamento, ecc., e varia soprattutto il trattamento degli autoveicoli stranieri, che sono di transito e comunque circolano temporaneamente nei vari Stati.

Pochissimi Stati europei concedono l'esenzione completa da tasse a tutti gli autoveicoli stranieri, per tutto il periodo del soggiorno nel loro territorio (Portogallo, Turchia, U.R.S.S.).

Molti concedono un'esenzione temporanea o in via assoluta o a condizione di reciprocità stretta e riconosciuta, ovvero con larga interpretazione. Il periodo di esenzione varia da 1 anno a 15 giorni.

Tutti gli altri assoggettano a tassa gli autoveicoli per tutto il tempo del soggiorno sul loro territorio; talora, anzi, la tassa è più elevata di quella imposta ai veicoli nazionali; tal'altra varia secondo il periodo, subendo una diminuzione quando la permanenza è più lunga.

La legislazione fiscale italiana, fin dalla sua comparizione nel campo automobilistico, esentò gli autoveicoli esteri; attualmente la nostra legge esonera dalla tassa di circolazione

gli autoveicoli ad uso privato, in temporanea importazione, per un periodo complessivo di 90 giorni, ottenuto dalla somma dei vari soggiorni durante l'anno di validità del documento doganale d'importazione temporanea.

Dopo il periodo di esenzione e per altri 9 mesi, è dovuta la tassa a periodi mensili, in ragione di un dodicesimo della tassa annuale per ogni mese di soggiorno in Italia.

L'esenzione concessa dalla legge italiana è subordinata alla condizione della reciprocità; ma, in pratica, gli uffici fiscali non hanno mai fatto indagini sulla sussistenza della reciprocità e hanno sempre interpretato la legge con larghezza.

Di fronte a questo trattamento liberale dell'Italia, ispirato a sensi di generosa ospitalità e a una larga visione delle esigenze del turismo automobilistico internazionale, gli automobilisti italiani si vedono assoggettati ad una grande disparità di trattamento; così, per esempio, entrando in Francia, devono richiedere alla Dogana un *lasciapassare*, valido fino a 60 giorni, del costo di 10 franchi al giorno, oltre il bollo di 4 franchi; in Austria, goduta l'esenzione per 60 giorni, devono sottostare alla tassa comune per gli autoveicoli nazionali, pagabile a periodi trimestrali; in Germania, appena entrati, devono ritirare la *steuerkarte* per una durata massima di 60 giorni, versando una tassa di un *Reichsmark* al giorno (minimo 3 RM).

In grazia della convenzione, si è eliminata questa disparità di trattamento adottandosi in sostanza il regime italiano: esenzione per 90 giorni di soggiorno continuo o discontinuo, durante il periodo di un anno.

Nulla è stato stabilito per il trattamento successivo al periodo di esenzione, nonostante la proposta italiana di far scontare la tassa a frazioni mensili; solo è vietata l'imposizione agli automobilisti stranieri di tasse superiori a quella gravante su quelli nazionali.

Da quanto si è esposto si comprende come gli automobilisti italiani, oltre al vantaggio comune di un trattamento unico e conosciuto in tutti gli Stati aderenti, avranno anche quello di essere esonerati da tassa per il periodo di 3 mesi, come dispone appunto la legge italiana in pro degli stranieri.

Infine è da notare che l'esonero non riguarda la persona del proprietario, ma bensì l'autoveicolo. Questo gode solamente di 90 giorni di esenzione per ogni anno, anche quando cambi di proprietario.

***

La convenzione sul regime fiscale fu sottoscritta dai rappresentanti del Belgio, della Gran Bretagna, della Danimarca, della Città Libera di Danzica, dell'Italia, del Lussemburgo, dell'Olanda, della Polonia, della Svizzera e della Cecoslovacchia.

Essa è entrata in vigore il 6 febbraio 1933 per i primi 5 Stati che avevano depositato la ratifica prima del 6 agosto 1932, cioè per la Gran Bretagna e Irlanda del Nord, per la Bulgaria, per la Danimarca, per il Portogallo e per la Rhodesia del Sud. Da notarsi che il Portogallo esentava già da ogni tassa gli autoveicoli esteri, la Bulgaria concedeva la esenzione per un anno, la Gran Bretagna la concedeva per 4 mesi, e la Danimarca per un periodo uguale a quello concesso nel Paese di origine.

Parecchi altri Stati hanno in seguito aderito e vanno depositando l'atto di ratifica.

***

Come si è detto, in Italia, è in corso l'atto legislativo di ratifica. Sei mesi dopo il deposito di questa, la convenzione sarà esecutiva anche nel Regno e anche agli automobilisti che si recano all'estero sarà rilasciato il *carnet fiscale* per permettere ad essi di fruire della esenzione dalla tassa nei Paesi aderenti.

Qualcuno teme che debba essere creato un macchinoso congegno burocratico anche per il rilascio e il controllo di questo nuovo documento internazionale; al di fuori delle sfere ufficiali e responsabili, è stata perfino ventilata l'idea di istituire addirittura uffici periferici per il rilascio e un ufficio centrale per il controllo e per concedere il proprio nulla-osta per ogni richiesta di un *carnet* fiscale. Di modo che l'automobilista che avesse vaghezza di fare una gita all'estero, magari di pochissimi giorni, sarebbe *obbligato* a munirsi, oltre che del certificato internazionale per l'autoveicolo e del permesso internazionale di condurre, che rilasciano le Prefetture, oltre che dell'eventuale trittico, che rilasciano il T. C. I. e il R.A.C.I. anche del *carnet* fiscale con relative domande, nulla-osta, tasse di bollo e andirivieni presso altri uffici.

In questo modo la convenzione finirebbe per peggiorare di molto lo stato attuale delle cose.

Sembra, perciò, opportuno esporre poche osservazioni sul nuovo documento fiscale internazionale.

Il *carnet* fiscale non è, e non deve essere, un documento obbligatorio. L'automobilista italiano, che intende recarsi in vari Paesi esteri, specialmente per brevi viaggi, non ha bisogno del *carnet*. Nella Svizzera gode dell'esenzione per qualsiasi numero di soggiorni, non superiori singolarmente a 90 giorni; in Portogallo, in Turchia e in qualche altro Stato, per legge interna, gli autoveicoli stranieri non pagano alcuna tassa di circolazione; in Bulgaria godono dell'esenzione per un anno, in Grecia per 8 mesi, in Austria per 60 giorni, in Inghilterra e in Irlanda per 4 mesi. Per queste esenzioni temporanee si prescinde dalla reciprocità e quindi si possono fruire anche senza *carnet* fiscale. Questo sarà utile, invece, per recarsi in Francia, in Germania, nel Belgio, nella Spagna, in Danimarca, ecc., che o non concedono, ora, alcuna esenzione, o la concedono a titolo di stretta reciprocità. Ma qualora il *carnet* fiscale fosse causa di spese, di perdita di tempo, di noie, e quando l'automobilista avrà intenzione di soggiornare, in uno di que-

In montagna e al mare

in teatro ed in automobile, in viaggio, a caccia, su campi sportivi, per studi di storia naturale, dappertutto il binoccolo Zeiss vi sarà un dilettevole, spesso indispensabile compagno. Fra i 30 differenti modelli di binoccoli prismatici esiste indubbiamente il tipo che soddisfa appieno i vostri desideri: sia un piccolo leggero binoccolo particolarmente indicato per turismo od uno per viaggio e teatro; sia un classico binoccolo universale da 6 od 8 ingrandimenti o un binoccolo di fortissima luminosità per caccie notturne od infine un potente binoccolo per le grandi distanze; qualunque sia il modello su cui cade la vostra scelta, sempre avrete in vostro possesso uno strumento appropriato e perfetto.

BINOCCOLI

IN VENDITA PRESSO TUTTI I NEGOZI D'OTTICA.

Catalogo illustrato **"T 79"** ed ogni desiderabile schiarimento gratis e franco dietro richiesta a

"LA MECCANOPTICA" S. A. S.

Rappresentanza per l'Italia e Colonie della Casa

CARL ZEISS - JENA

MILANO (105) - Corso Italia, 8

Mimosa

"EXTREMA FILM"

supera l'esame più duro!

Fate una fotografia da vicino e osservate bene i dettagli delle luci e delle ombre, per constatare qual'è la riuscita dell'immagine.

L'«Extrema Film» supererà splendidamente questo esame, persino con prese contro luce.

Fotografie da vicino, che generalmente rimangono piane e senza effetto, perchè prese con film non adatto, danno con l'«Extrema Film» delle immagini inappuntabili e perfino brillanti. Provate

l'«**EXTREMA FILM**»,

se non lo conoscete ancora.

Viene fornito anche a **spola doppia** (2×4)

Per ingrandimenti adoperate: Carte

BROMOSA - BROMOSA SPECIALE - GRAVURA

"MIMOSA" La marca mondiale!

Mimosa A.G. Dresden 21

sti Paesi solo per pochi giorni, egli preferirà pagare la tassa, rinunziando all'esenzione e al *carnet* fiscale.

Il *carnet* fiscale tende ad evitare le possibili frodi al fisco; si teme che qualche automobilista riesca fruire dell'esenzione in un dato Paese per periodi superiori ai 90 giorni, mediante l'uso di parecchi *carnets*. Osserviamo subito che lo straniero, che ha la possibilità di eseguire viaggi all'estero con la sua automobile per periodi superiori ai 90 giorni in un anno, non può non essere tanto facoltoso da dover ricorrere alla frode per sfuggire alla tassa (che sarebbe poi dovuta solo in pochi Stati). Inoltre, per eseguire questa frode, dovrebbe ritornare in patria, dichiarare eventualmente all'autorità che ha smarrito il *carnet* fiscale e farsene rilasciare un altro o un duplicato. Quand'anche ciò gli convenisse, quel furbo automobilista deve fare i conti con le Dogane di frontiera del suo Paese e degli altri Paesi, le quali, come si sa, annotano sui documenti doganali di temporanea importazione e sui propri registri, i vari passaggi; e deve fare i conti con le autorità interne, fiscali e di polizia, del Paese in cui vuol prolungare il suo soggiorno. Non basta. Per attuare la frode, egli dovrebbe dichiarare anche lo smarrimento di tutti gli altri documenti di circolazione (licenza e certificato internazionale) e di dogana (trittico o *carnet*); è facile comprendere che la spesa per la rinnovazione di questi documenti è tutt'altro che lieve, con conseguenti noie e incombenze connesse.

Per queste ragioni, anche ora, senza l'uso del *carnet* fiscale, non si sono verificate in nessun Paese frodi al fisco per la tassa di circolazione e per le tasse analoghe da parte di automobilisti stranieri. Si sono constatati errori di liquidazione, magari omissioni, imputabili per lo più a mancata vigilanza da parte degli uffici di frontiera o degli uffici accertatori ed esattori della tassa, ma non mai organizzazioni di frodi. Anzi, chi ha esperienza in questa materia asserisce che molto più frequentemente errori di interpretazione della legge e di liquidazione della tassa sono commessi a danno dei turisti stranieri, per ragioni di facile intuizione.

Per queste oggettive e attuali considerazioni, vari delegati alla Conferenza di Ginevra erano contrari all'istituzione del nuovo documento, ritenendolo come una inutile complicazione per gli uffici di frontiera, per gli uffici interni e per gli automobilisti. Ma i rappresentanti degli Stati che ora non concedono alcuna esenzione (per esempio il signor Walckenauer, delegato della Francia) e che non hanno fatto in materia la favorevole esperienza che hanno fatto l'Italia, la Svizzera e gli altri Paesi fiscalmente più liberali, temendo chissà quali pericoli, si irrigidirono nella proposta di questo nuovo « documento ». Non bisogna dimenticare che l'entrata e l'uscita di un automobilista dai vari Stati è segnata sui documenti di circolazione e specialmente sui documenti doganali (per interessi ben più gravi, quale il dazio, per sfuggire al quale, dai meno onesti, si può essere davvero tentati di ricorrere a qualche trucco o mezzo fraudolento!).

Il *carnet* fiscale rilasciato all'automobilista italiano servirà unicamente ad evitare frodi al fisco degli altri Paesi, nei quali egli prolungasse il suo soggiorno oltre i 90 giorni e nel caso in cui questo maggiore soggiorno fosse assoggettato a tassazione. *Non ha nessun valore pratico per il fisco del nostro Paese*. Le autorità fiscali italiane avranno, tutt'al più, interesse a sorvegliare gli automobilisti stranieri e il loro *carnet* fiscale; e questa sorveglianza è già fatta dagli uffici di frontiera.

Ma non si può pensare che le nostre autorità, per evitare un'eventuale frode all'erario di un altro Stato, che, come si è detto di sopra, sarebbe assai difficile, pericolosa e costosa, creino nuovi e complicati meccanismi burocratici, che costituirebbero pei cittadini un aggravamento delle già non agevoli e non poche incombenze amministrative e burocratiche, imposte per l'uso dell'automobile.

Sarà sufficiente far rilasciare il *carnet* fiscale dall'autorità prefettizia, che ha immatricolato l'autoveicolo, *insieme al certificato internazionale dell'autoveicolo*, a quegli automobilisti che ne facciano richiesta nella stessa domanda del certificato. Il rilascio del *carnet* può essere annotato sul registro matricolare, come ora si fa per i certificati, e si eviterà così la possibilità di rilasciare nello stesso anno un altro *carnet* o un duplicato per uno stesso veicolo.

La spesa si ridurrà al prezzo del libretto, che il richiedente unirà alla domanda.

Con questo sistema semplicissimo, pratico, non costoso, nè lungo, l'automobilista non sentirebbe un inutile aggravio; non si creerebbero inutili complicazioni burocratiche; e lo Stato garantirebbe la correttezza del servizio anche in confronto degli altri Stati contraenti.

Convenzione Franco-Italiana 19 maggio 1933 sulla circolazione automobilistica nelle zone di frontiera.

Dal 1° giugno u. s. è entrata in vigore la convenzione stipulata a Parigi il 19 maggio scorso fra l'Italia e la Francia, in sostituzione della dichiarazione firmata il 22 dicembre 1928.

Ecco le clausole principali della convenzione:

Gli autoveicoli commerciali e industriali appartenenti a imprese di trasporto o ad altre imprese, con sede sul territorio di uno dei due Stati, immatricolati in questi e adibiti in via permanente o temporanea ai servizi pubblici di trasporto in comune o al trasporto di merci, saranno ammessi temporaneamente in franchigia nella zona di frontiera dell'altro Stato.

Le autovetture da noleggio, i tassì e gli autoveicoli adibiti al trasporto occasionale di viaggiatori o di merci, sono soggetti alle norme comuni che regolano l'importazione temporanea.

Pei trasporti di merci la zona di frontiera è delimitata da una linea ideale a circa 10 km., a volo d'uccello, da una parte e l'altra della

nuovo astuccio brevettato per il sapone per barba

Questo nuovo astuccio aggiunge nuovi pregi a quelli ormai unanimemente riconosciuti del Sapone **GIBBS** per Barba, a base di Cold Cream.

In materia plastica colorata, assolutamente inalterabile, questo astuccio rappresenta nel suo genere quanto di più ingegnoso sia stato creato, ed è sinonimo di: **IGIENE, PRATICITA' ELEGANZA, ECONOMIA**

Il suo speciale dispositivo consente di usare il Sapone sino alla più sottile particella. Per rifornirlo chiedere esclusivamente il Sapone **GIBBS** per Barba (ricambio) N. 50 bis.

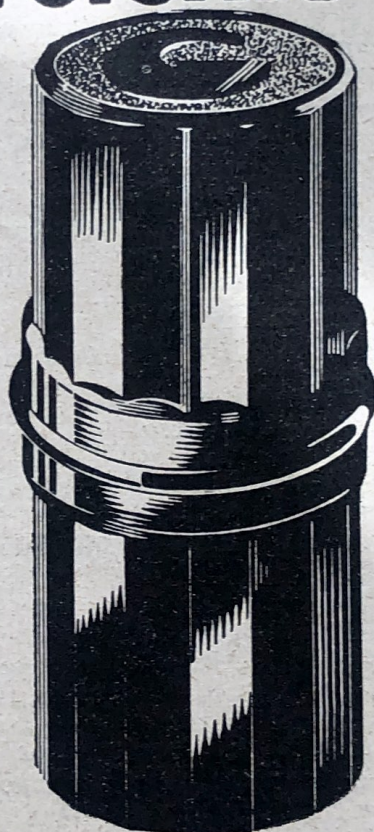
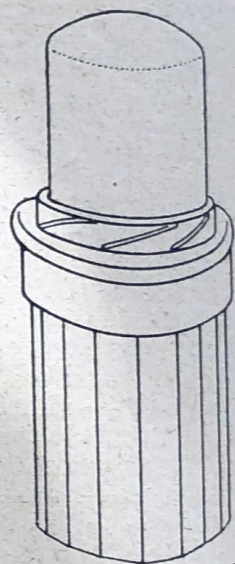
(Esiste nelle tinte: Verde, cremisi, bianco, nero.)

di eterna durata

coperchio

anello centrale che fissa il sapone, pur permettendone il ricambio con la massima facilità

coperchio

astuccio scomposto

chiuso

pratico, elegante, igienico

604

S. A. STABILIMENTI ITALIANI GIBBS - MILANO

frontiera (sul litorale però la linea giunge sino a Nizza da una parte, e a S. Remo dall'altra).

Per i trasporti di viaggiatori in comune, la zona comprende i dipartimenti francesi di Alta Savoia, Savoia, Alte Alpi, Basse Alpi, Alpi Marittime, Isère (solo circondario di Grenoble) e Var (solo circondario di Draguignan); e le provincie italiane di Cuneo, Torino, Aosta, Imperia, Savona e Genova (fino a Genova).

Le imprese devono sottoporsi al regime tributario dello Stato in cui sono ammesse, nonchè alle norme doganali per la dichiarazione e le visite prescritte per i viaggiatori e le merci trasportate, e devono astenersi dal fare trasporti fra due punti del territorio estero.

Gli autoveicoli per trasporto in comune possono essere ammessi a entrare in uno degli Stati, anche se sono vuoti.

L'importazione deve farsi al nome del proprietario dei veicoli con qualsiasi documento riconosciuto (trittico, carnet, acquit-à-caution, bolletta di temporanea importazione, passavant, ecc.).

Salvo i casi di forza maggiore, gli autoveicoli possono permanere nelle zone suddette solo per il tempo necessario per eseguire il viaggio dalla frontiera al luogo di destinazione e viceversa.

Per facilitare il passaggio della frontiera e l'esame dei passaporti sarà presentata una lista in doppio dei viaggiatori, sufficiente per gli uffici di controllo dei due Paesi.

Trittici per la Spagna.

Avendo il Governo della Spagna ritirato l'autorizzazione concessa al Touring Club Spagnolo di garantire il pagamento eventuale del dazio gravante sugli autoveicoli importati temporaneamente, il *carnet de passages en douane* dell'« Alliance Internationale de Tourisme » non è più valido presentemente per la Spagna.

Gli automobilisti che chiederanno un *carnet* per andare in Spagna, dovranno far nota esplicitamente tale loro intenzione, per dar modo al T. C. I. di munirli di un documento valevole.

Per gli autoservizi pubblici della provincia di Zara.

Il Governo, allo scopo di provvedere alla sistemazione delle autolinee della provincia di Zara, la cui particolare situazione territoriale e politica richiede speciale favore e interessamento da parte dello Stato, ha, con provvedimento legislativo (R. D. legge 9 gennaio 1933, N. 155), disposto che ad esse possa essere corrisposta la sovvenzione fino a L. 4000 a chilometro, in deroga alle vigenti disposizioni, che consentono sovvenzioni in misura molto inferiori.

Le concessioni potranno avere la durata massima di 9 anni e possono comprendere anche l'impianto e l'esercizio di stazioni automobilistiche (locali per distribuzione di biglietti, per sale d'aspetto, per rifornimenti, per rimessa, ecc.), le quali saranno costruite come opere di pubblica utilità, saranno concesse con modalità da fissarsi dal Ministero e resteranno, alla fine della concessione, di proprietà dello Stato.

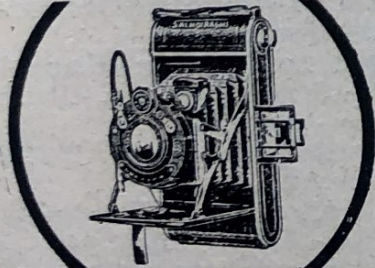
Provvedimenti tributari a favore dell'industria automobilistica.

1° *Proroga di agevolazioni fiscali per i carburanti e i lubrificanti.*

Con R. D. legge 13 marzo 1933, N. 157, è stata prorogata per altri 3 anni (1933-1935) l'agevolezza della franchigia doganale e della tassa di vendita a favore della benzina, del petrolio e degli olî minerali greggi, destinati al consumo per il collaudo di autovetture.

2° *Esenzione della tassa di circolazione per le autovetture utilitarie.*

Con R. D. legge 25 aprile 1932, N. 457, fu concessa l'esenzione dalla tassa di circolazione fino al 30 giugno 1933, alle autovetture nuove di fabbricazione nazionale, di potenza tassabile non superiore a 12 HP e del prezzo massimo di L. 12.000, entrate in circolazione fino al 31 marzo scorso.

Il Governo, sempre nell'interesse dell'industria automobilistica, ma anche per favorire

lo sviluppo dell'automobilismo utilitario nel nostro Paese, con R. D. legge 23 marzo 1933, N. 203, ha esteso il beneficio a tutte le autovetture, aventi gli stessi requisiti e messe in circolazione dal 1° aprile 1933; le quali, fino al 31 dicembre prossimo sconteranno la sola tassa fissa di L. 10.

Naturalmente quelle che entreranno in circolazione dal 1° ottobre prossimo godranno dell'esenzione per il trimestre ottobre-dicembre e per il primo trimestre del 1934, in applicazione dell'art. 4 del R. D. legge 29 dicembre 1927, N. 2446.

Le autovetture, che hanno fruito dell'esenzione fino al 30 giugno, possono circolare fino al 31 dicembre, versando la tassa in ragione di dodici ventiquattresimi di quella annuale, se il pagamento è eseguito prima del 30 giugno, e in ragione di tredici ventiquattresimi, se il pagamento sarà eseguito dopo tale data. E' inutile aggiungere che queste autovetture se circolassero dopo il 30 giugno, senza aver scontata la tassa, sarebbero passibili di contravvenzioni.

3° *Riduzioni di tassa per le automobili con più di 4 cilindri.*

Con lo stesso decreto del 23 marzo è stato prorogato per un altro triennio il trattamento di favore concesso alle automobili munite di motore con più di 4 cilindri.

La formula legale con cui si calcola la potenza tassabile degli autoveicoli, come è stato riconosciuto, è tale che, aumentando il numero dei cilindri, anche se la cilindrata totale resta immutata, si aumenta il numero dei cavalli di potenza derivante, quasi in progressione geometrica; da ciò deriva che un'automobile con 6, 8, o più cilindri venga colpita con una tassa molto superiore di quella scontata da un'automobile a 4 cilindri, anche se la potenza *effettiva* (calcolata tecnicamente, potenza commerciale, potenza al freno) sia perfettamente uguale in entrambe.

Il legislatore per eliminare questa sperequazione tributaria, con il R. D. legge 29 dicembre 1927, N. 2446, congegnò pei motori a più di 4 cilindri una tariffa speciale, che, tenendo conto dell'erroneo aumento della potenza fiscale, ne ridusse proporzionatamente l'aliquota di tassa.

Permanendo lo stesso sistema di calcolo della potenza, era giusto che il provvedimento fosse prorogato.

4° *Quota della tassa estiva.*

Infine, con lo stesso decreto 23 marzo, è stata definitivamente stabilita la quota di tassa annuale da scontarsi dalle autovetture messe in circolazione solo nel periodo estivo, cioè dal 15 giugno al 15 ottobre, riducendola a nove ventiquattresimi.

Di questa tassa possono beneficiare, oltre che le macchine private usate solo nel detto periodo, anche le vetture di alberghi di stagione, che sono appunto aperti solamente nei mesi estivi.

Duplicati di patente di abilitazione alla guida di autoveicoli.

Con Circolare 22 marzo 1933, N. 5252, il Ministero delle Comunicazioni — Ispettorato generale F. T. A. — ha ritenuto che, salvo i casi in cui vi sia ragionevole motivo per sottoporre a revisione individuale una patente e accertare la sussistenza delle condizioni richieste di idoneità dei titolari, in ogni altro caso, per il rilascio del duplicato delle patenti di abilitazione, non è necessario richiedere nè il certificato penale nè quello medico.

Pertanto il Ministero, tenuto conto che risponde ad un interesse generale agevolare la sostituzione dei libretti di patente deteriorati, e che in molti casi riesce difficile desumere dagli stessi i dati anagrafici degli intestatari e apporvi la prescritta annotazione di vidimazione ed i relativi bolli, ha disposto che siano rilasciati i duplicati delle patenti di abilitazione di I e II grado e quelle di III grado dietro semplice richiesta degli interessati.

Reputasi opportuno avvertire che i duplicati debbono essere rilasciati sui prescritti modelli ed assoggettati al bollo regolamentare in vigore.

Autoservizio in sostituzione del servizio ferroviario Massa Marittima-Follonica Porto.

In applicazione del R. D. legge 14 ottobre 1932, N. 1496, a decorrere dal 1° febbraio 1933, il servizio per viaggiatori e bagagli della ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto è stato sostituito con un pubblico autoservizio.

Compartimenti della viabilità dall'A.A.S.S.

La giurisdizione dei compartimenti della viabilità, già determinati con la tabella *A* allegata al R. D. 1° giugno 1928, N. 1139, è stata riordinata, con R. D. 6 aprile 1933, N. 368, come segue:

Compartimento della viabilità con sede in *Roma*, per le provincie di: Roma - Frosinone - Rieti - Viterbo - Perugia - Terni.

Firenze, per le provincie di: Firenze - Arezzo - Grosseto - Livorno - Lucca - Massa - Pisa - Pistoia - Siena.

Torino, per le provincie di: Torino - Alessandria - Aosta - Cuneo - Novara - Vercelli.

Genova, per le provincie di: Genova - Imperia - Savona - Spezia.

Milano, per le provincie di: Milano - Bergamo - Brescia - Como - Cremona - Mantova - Pavia - Sondrio - Varese.

Bolzano, per le provincie di: Bolzano - Trento - Belluno.

Trieste, per le provincie di: Trieste - Fiume - Gorizia - Pola - Zara - Udine.

Padova, per le provincie di: Padova - Rovigo - Treviso - Venezia - Verona - Vicenza.

Bologna, per le provincie di: Bologna - Ferrara - Forlì - Modena - Parma - Piacenza - Ravenna - Reggio Emilia.

Ancona, per le provincie di: Ancona - Ascoli - Macerata - Pesaro - Aquila - Chieti - Pescara - Teramo.

Caserta, per le provincie di: Avellino - Benevento - Napoli - Salerno - Campobasso.

Bari, per le provincie di: Bari - Brindisi - Foggia - Lecce - Taranto - Matera - Potenza.

Catanzaro, per le provincie di: Catanzaro - Cosenza - Reggio Calabria.

Palermo, per le provincie di: Palermo - Agrigento - Caltanissetta - Catania - Enna - Messina - Ragusa - Siracusa - Trapani.

Cagliari, per le provincie di: Cagliari - Nuoro - Sassari.

Per contabilizzare le spese di manutenzione e consumo delle automobili.

La *Vacuum Oil Company* di cui abbiamo sovente segnalate le utili e pratiche pubblicazioni per automobilisti e tecnici, ha recentemente accresciuta la serie con la edizione di uno speciale opuscolo, detto « Ruolino di marcia ». Questo opuscolo è destinato agli automobilisti che amano contabilizzare le spese di manutenzione e di consumo della propria macchina.

Nel « Ruolino » è inoltre inserito, a seconda della marca e del tipo di automezzo posseduto da chi ne fa domanda, uno schema di lubrificazione completo, tanto per il motore quanto per tutti indistintamente gli organi del telaio.

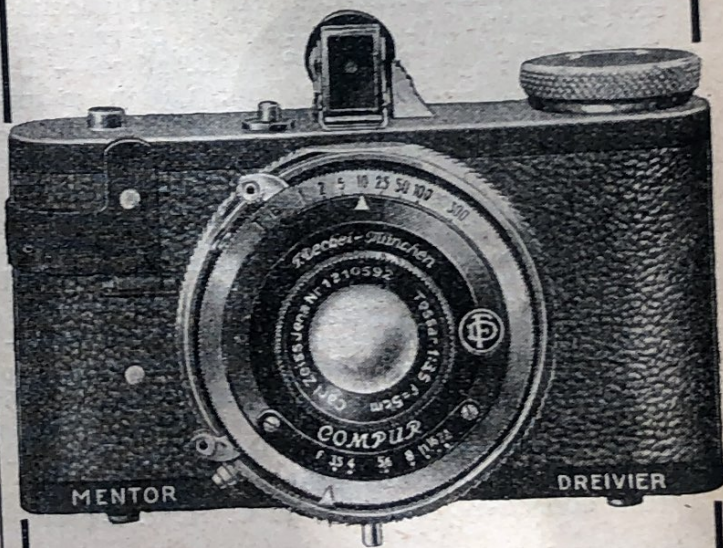
L'opuscolo è inviato gratuitamente a chiunque vi abbia interesse e lo richieda alla editrice «*Vacuum Oil Co.*», Genova, Via Corsica, 21.

Il costante progresso del turismo automobilistico in Svizzera.

Nella seguente tabella sono raccolti i dati relativi al numero di automobili da turismo, delle varie Nazioni, entrate in Svizzera dal 1912 a tutto il 1932.

Anno	N.	Anno	N.
1912	8.766	1923	10.131
1913	10.542	1924	21.916
1914	5.711	1925	36.380
1915	272	1926	50.047
1916	149	1927	78.693
1917	119	1928	103.645
1918	69	1929	131.213
1919	929	1930	163.584
1920	3.389	1931	176.673
1921	5.116	1932	194.612
1922	7.284		

Dall'esame delle cifre su esposte si rileva che lo sviluppo progressivo del turismo automobilistico, già delineatosi negli anni 1912 e 1913, dopo aver subìto un brusco arresto ed anzi una forte regressione durante il periodo della guerra e dell'immediato dopoguerra, ha ripreso la sua regolare e continua ascensione a partire dal 1924.

Nel 1932, il numero delle automobili da turismo che sono entrate nella Svizzera è diventato oltre 22 volte maggiore di quello corrispondente all'anno 1912.

TURISMO

Un rifugio-albergo italiano sul Gran S. Bernardo.

Venendo provvidenzialmente incontro ad una necessità turistica e nazionale, è stato aperto negli ultimi giorni del giugno scorso sul famoso colle un moderno rifugio-albergo italiano con rimessa per automobili. La necessità del nuovo rifugio-albergo era tanto sentita in quanto, come è noto, i monaci del Gran S. Bernardo, da alcuni anni, per ragioni d'indole economica, hanno dovuto limitare l'ospitalità gratuita ai soli viandanti meno abbienti ed affittare parte dell'ospizio ad un albergatore svizzero.

Per la visita delle Grotte del Timavo a San Canziano.

Alcuni Soci che hanno letto con vivo interesse l'articolo dell'Ing. Cobolli Gigli sui nuovi lavori nelle Grotte di San Canziano, ci hanno richiesto qualche informazione sul modo di accedere da Trieste a quei superbi ipogei. Rispondiamo loro con le seguenti indicazioni. Le Grotte si possono raggiungere nei seguenti modi:

1) *A piedi*, dalla Rotonda del Boschetto – Longera – Basovizza – Corgnale e San Canziano (km. 17,5 in ore 3 ½ solo andata, in parte lungo sentieri); – 2) *In bicicletta*, dalla Rotonda del Boschetto – Cacciatore – Chiusa – Basovizza – Corgnale – S. Canziano (km. 20,5 in ore 1 ½); – 3) *In autocorriera*, dalla Piazza Oberdan, Via Fabio Severo – per Basovizza – Corgnale – S. Canziano (km. 21,5 in 1 ora), prezzo: L. 9 and. e rit. (L. 8 Soci del C. A. I.); – 4) *In auto*, come al 3, in 30 minuti; – 5) *Per ferrovia*, dalla Staz. Centrale per Divaccia – S. Canziano (km. 45 in ore 1,25), prezzo: and. e rit. 2ª cl. L. 27,50; 3ª cl. L. 16,70. – Da Divaccia a S. Canziano (km. 3,4) in 40 minuti a piedi, o con vettura (alla Staz. ferroviaria) in 25 minuti (costo vettura L. 10).

La visita può esser fatta in qualsiasi giorno e ora. La tariffa per la visita delle Grotte, con il giro completo (compreso la guida e l'illuminazione) è di L. 12 per persona (per i Soci del C. A. I. è di L. 10).

Per la sola visita alla Caverna Michelangelo e il giro delle Voragini (compreso la guida e l'illuminazione) è di L. 8 per persona (L. 6 per i Soci del C. A. I.).

Ragazzi fino ai 14 anni, sottufficiali e soldati pagano la tassa d'ingresso allo stesso titolo consentito ai Soci del C. A. I.

Il servizio automobilistico per le Grotte del Timavo si svolge giornaliero, dal 1º maggio al 30 settembre, col seguente orario: *nei giorni feriali*, partenza ore 8 e ritorno a Trieste alle 13,30; *domeniche e feste riconosciute*, partenza da Trieste alle 8 e alle 14 con ritorno in città rispettivamente alle 20,50 e alle 21,05. – Prezzo del biglietto cumulativo di andata e ritorno con visita delle grotte: L. 22. – Si fanno abbuoni speciali per comitive.

Per informazioni, i nostri Soci si rivolgano ad uno dei seguenti indirizzi a Trieste: Società Autoturistica Triestina (Piazza della Borsa, 14 - Tel. 78-50); – C. I. T. (Piazza Unità, 5 - Tel. 47-93); – Società Alpina delle Giulie (Riva 3 Novembre, 1 - Tel. 41-03).

Utilizzazione dei crediti « congelati » in Ungheria a scopo turistico.

La Direzione del *Magyar Touring Club* (Touring Club Magiaro, Budapest, V., Ferenc József-Tèr 5-6), porta a conoscenza degli interessati che la Banca Nazionale Ungherese, ispirata da considerazioni turistiche ed economiche d'ordine generale, ha acconsentito all'utilizzazione d'una parte dei crediti stranieri congelati in Ungheria, a scopi turistici; ossia per il pagamento delle spese di alloggio, vitto, autorimessa, biglietti di viaggio, di teatro, acquisti varî dei turisti che visitano l'Ungheria.

Il Touring Club Magiaro, quale organo turistico ufficialmente riconosciuto, è stato ammesso a questa azione, e i nostri Soci, come quelli delle associazioni affiliate all'A. I. T., possono beneficiare di varî vantaggi facendo capo a tale servizio. L'Istituto nostro confratello ha preparato allo scopo due libretti contenenti rispettivamente 3 *chèques* di L. 150 e 3 di L. 225 o 7 *chèques* di L. 150 e 7 di L. 225. Detti *chèques* sono rimborsabili dalla succursale City, a Budapest, della Banca Ungherese-Italiana, affiliata della Banca Commerciale Italiana, al corso ufficiale della Banca Nazionale Ungherese, corso che è già da gran tempo invariabilmente di Lit. 100 = Pengös 30.

Il controvalore degli *chèques* di L. 150 sarà rimborsato in contanti dalla Banca e rimane a loro libera disposizione, mentre il controvalore degli *chèques* di L. 225 sarà solo versabile agli alberghi e pensioni per le spese di alloggio, vitto, biglietti di viaggio, ecc.

Il T. C. Magiaro pone a disposizione dei Soci del T. C. Italiano i suddetti libretti contenenti assegni del valore nominale totale di L. 1125 al prezzo di L. 900, e quelli contenenti assegni del valore nominale totale di L. 2625 al prezzo di L. 2100.

FERROVIE

Riduzioni ferroviarie a lunga durata.

Ricordiamo che sono in vigore:

la riduzione del 50 %, fino al 31 ottobre, per le villeggiature nell'*Alto Adige* e nel *Cadore;*

la riduzione del 50 %, fino al 31 ottobre, per i viaggi *a Ferrara* in occasione delle celebrazioni ariostesche;

la riduzione del 30 % fino al 28 settembre, *per Firenze* per i corsi di stranieri;

le riduzioni del 30 % o del 50 % fino a novembre, *per Milano* in occasione della V Esposizione Triennale d'Arte;

la riduzione del 70 % fino al 28 ottobre, *per Napoli*, a favore dei viaggiatori provenienti *da Roma* e già muniti di biglietto per la Mostra della Rivoluzione Fascista;

la riduzione del 30 % e del 50 %, egualmente per Napoli e fino al 6 ottobre, in occasione di manifestazioni varie della *Primavera napoletana;*

la riduzione del 30 %, fino ad ottobre, per i *corsi di stranieri a Perugia;*

la riduzione del 30 % e del 50 %, fino a tutto settembre, per i viaggi *a Postumia;*

la riduzione del 30 % e del 50 %, per tutto l'anno, per il viaggio ferroviario-marittimo *a Rodi;*

la riduzione del 70 % fino al 28 ottobre, per i viaggi *a Roma* in occasione della Mostra della Rivoluzione Fascista;

la riduzione del 50 % per i viaggiatori isolati e del 70 % per le comitive di 25 persone, fino al 2 aprile 1934, in occasione dell'*Anno Santo;*

la riduzione del 30 %, fino al 17 ottobre, per *Siena* in occasione dei *corsi per studenti stranieri:*

la riduzione del 50 %, fino a tutto ottobre, per i viaggi di provenienti dall'Estero diretti *alle stazioni balneari dell'Alto Adriatico e alle Stazioni termali;*

la riduzione del 30 %, fino al 17 ottobre, per i *corsi di cultura medica a Varese;*

la riduzione del 30 %, fino al 30 ottobre, per i *corsi estivi di stranieri a Venezia;*

la riduzione del 70 % a favore dei provenienti dall'Estero e dell'80 % a favore dei provenienti dall'interno in occasione di *viaggi di nozze a Roma* e da Roma per Venezia, Firenze, Napoli e Capri: questa facilitazione è di carattere permanente.

Inoltre sono in vigore le seguenti altre facilitazioni:

riduzione dal 25 % al 50 % fino al 15 ottobre per *i viaggi delle famiglie alle stazioni balneari* e fino al 31 ottobre per *i viaggi sempre delle famiglie alle stazioni termali*;

riduzione del 30 % sul percorso delle FF. SS. fino al 31 ottobre per i viaggi da *alcune località della Lombardia e delle due Venezie* agli scali del *Lago di Garda*: il biglietto di andata-ritorno è combinato col percorso lacuale per il quale vengono anche praticati prezzi ridotti.

Raccomandiamo ai lettori di informarsi più dettagliatamente presso le agenzie viaggiatori e le biglietterie di stazione, potendo verificarsi modificazioni ed aggiunte alle facilitazioni ferroviarie sopra indicate, nel corso di pubblicazione della nostra Rivista.

A proposito di deviazioni d'itinerario.

Sono ben note al pubblico le cosiddette «deviazioni ferroviarie»: riteniamo tuttavia opportuno qui richiamarle per l'utilità che esse offrono.

Presso tutte le Amministrazioni ferroviarie è ammesso che il viaggiatore, anzichè seguire la via chilometricamente più breve, la quale non sempre è la più comoda per coincidenze di orari e per il servizio dei treni, possa seguire anche vie più lunghe, che presentano il vantaggio di essere più comode e più celeri. Queste vie sono stabilite preventivamente ed indicate al pubblico in appositi elenchi.

Presso alcune Amministrazioni estere si ha l'abitudine di stabilire un prezzo medio comune, da valere per i diversi itinerari ammessi, il che presenta però l'inconveniente che colui il quale intenda effettivamente passare per la via chilometricamente più breve ha lo svantaggio di pagare qualche cosa di più del prezzo che risulterebbe dalla semplice applicazione della base di tariffa sulla distanza.

La nostra Amministrazione invece fa pagare sempre la distanza effettivamente percorsa: eppertanto chi intenda seguire un percorso più lungo, ma più comodo, paga anche per il maggior percorso che risulta in confronto del percorso più breve: peraltro, siccome si applica sull'intero percorso la tariffa differenziale, il maggior prezzo che ne risulta, specie se si tratta di lunghe distanze è relativamente lieve.

Le deviazioni ammesse sulle nostre Ferrovie dello Stato sono circa 600 e si nota una certa tendenza ad aumentarle. Di frequente queste deviazioni vengono modificate, perchè frequenti sono anche le modificazioni di orari e le istituzioni di treni per conseguenza delle quali cambia la maggiore o minore convenienza di seguire questa o quella via.

Di recente, per facilitare al pubblico la lettura, anzi diremo l'interpretazione di queste deviazioni, sono stati redatti dei grafici, raccolti in una pubblicazione di formato tascabile. Questa pubblicazione è in vendita presso le stazioni.

Occorre un po' di pratica per la consultazione, ma, una volta questa acquisita, riesce facile al viaggiatore servirsi della pubblicazione e ciò con suo utile, perchè, ripetiamo, le deviazioni offrono notevoli vantaggi.

Sostituzione dei servizi ferroviari con servizi automobilistici.

Come è anche apparso su molti quotidiani, in questi ultimissimi tempi alcune Amministrazioni ferroviarie hanno soppresso del tutto o in parte il servizio ferroviario sostituendolo con quello automobilistico, su determinate linee o tratti di linee, quando ciò fosse richiesto per maggior comodità dei viaggiatori e quando il traffico non fosse più tale da giustificare il costoso mantenimento del mezzo ferroviario. Bisogna convenire che si è trattato e si tratta tuttora piuttosto di esperimenti. In ogni modo i risultati non hanno corrisposto finora all'aspettativa ed è dubbio se l'esperimento possa avere una ulteriore grande estensione.

Tre sistemi diversi hanno adottato le Amministrazioni per il nuovo tipo di esercizio. Alcune, come la Finlandia e la Danimarca, hanno adottato il sistema di esercizio diretto delle autolinee; altre, come l'Italia, la Francia e l'Ungheria, l'esercizio a mezzo di una Società ausiliaria alla ferrovia; altre ancora, come la Germania e la Svizzera, ad Amministrazioni distinte, precisamente a quella postale; altre infine, come il Belgio e le Ferrovie tunisine egualmente ad Amministrazioni completamente diverse dalla ferrovia, ma private anzichè governative.

Per ciò che riguarda i prezzi, esiste anche una differenza tra Amministrazione ed Amministrazione: alcune percepiscono per il trasporto automobilistico gli stessi prezzi delle tariffe ferroviarie; altre, questi prezzi più un leggero supplemento; altre ancora prezzi basati su una tariffazione del tutto distinta da quella ferroviaria e speciale per il servizio automobilistico.

Comunque, da questi esperimenti non è possibile ancora trarre conclusioni di nessun genere, almeno per il momento.

Cooperazione tra ferrovie e navigazione aerea.

Il problema dei trasporti combinati tra via ferrata e via aerea continua a formare oggetto di esame e di discussione nelle Conferenze internazionali. Se non si è ancora addivenuti ad accordi per un vero e proprio servizio combinato, tuttavia in molti Paesi è stato ammesso che in caso di impedimento alla prosecuzione del viaggio aereo o ad improvviso atterraggio, i passeggeri di aeroplani possano continuare il loro viaggio per ferrovia, salvo alle Amministrazioni interessate nel trasporto, cioè ferrovia e compagnia aerea, a definire successivamente i rispettivi conti.

In uno dei precedenti numeri della Rivista abbiamo già fatto cenno ad accordi in tal senso, intervenuti fin dallo scorso anno ed andati in vigore con l'inizio dell'anno in corso,

fra le Ferrovie italiane dello Stato e la Federazione Nazionale Fascista d'imprese per trasporti aerei. A questi accordi dobbiamo aggiungere quelli intervenuti fra la Società Nazionale delle Ferrovie belghe e la S.A.B.E.N.A.; tra le Ferrovie olandesi e la Società Reale di navigazione aerea, sia per l'Olanda, sia per le sue colonie; tra le Ferrovie dello Stato cecoslovacco e le Compagnie di navigazione aerea della Cecoslovacchia.

Sempre in materia di cooperazione dei due mezzi, le Amministrazioni ferroviarie che fino a questo momento hanno dimostrato una maggiore resistenza agli accordi sono le britanniche. Occorre però tener presente che la concorrenza per le relazioni tra Londra e Parigi è molto sensibile. Sono abbastanza numerosi i viaggiatori che al percorso ferroviario-marittimo, con relativo trasbordo per la traversata della Manica, preferiscono ora il percorso aereo.

Una compagnia inglese, la Great Western Railway, in considerazione di ciò, ha istituito per proprio conto un servizio aereo quotidiano tra Plymouth e Cardiff in coincidenza con i propri treni per evitare ogni concorrenza e facilitare il viaggio dei passeggeri più frettolosi.

Nuove facilitazioni per l'Estate Silana

Ai biglietti ferroviari a riduzione per l'Estate Silana sarà assegnata la validità di sessanta giorni prorogabile per un massimo di altri 30 giorni verso pagamento per ogni giorno del 2 % del prezzo del biglietto e col minimo del 10 %. In ogni caso la validità cesserà col 31 ottobre p. v.

Sia all'andata sia al ritorno sono ammesse le seguenti fermate: una pei viaggi fino ai 300 km., due per quelli fino ai 600 km., tre per quelli fino ai 900 km., quattro per quelli fino ai 1000 km. e cinque per i viaggi di percorrenza superiore ai 1000 km. Ogni fermata non potrà durare oltre le 24 ore del secondo giorno successivo a quello di arrivo. Però, tanto nell'andata quanto nel ritorno, una delle fermate potrà durare fino alle ore 24 del quinto giorno successivo a quello di arrivo. I viaggiatori sia all'arrivo che alla ripresa del viaggio dovranno presentare alla stazione di fermata, per la vidimazione, il foglio sussidiario insieme al biglietto.

I biglietti vengono rilasciati — col ribasso del 50 % — da tutte le stazioni per Cosenza, Catanzaro, Crotone, Nicastro, Paola e Rossano. I biglietti possono — con la stessa riduzione — essere rilasciati per l'andata ad una delle sei dette stazioni e per il ritorno da una delle cinque rimanenti.

E' prescritto per il viaggio di ritorno il timbro di uno degli uffici postali di Camigliatello Bianchi, S. Giovanni in Fiore, Colosimi, Buturo, Lorica, Savelli e Albi, i quali sono autorizzati a riscuotere dai viaggiatori

la quota di L. 10 se muniti di biglietti emessi per percorrenza superiore ai 100 km., mentre il timbro verrà apposto gratuitamente per i viaggi con percorrenza inferiore.

A chi deve reclamare colui che si serve della ferrovia?

La mancanza di una precisa conoscenza da parte del pubblico degli uffici ferroviari e delle autorità ferroviarie cui possono essere presentati i reclami, è causa sovente di perditempo e di andirivieni. Riteniamo perciò opportuno di dare qualche indicazione utile, avvertendo che queste indicazioni, se riflettono particolarmente le ferrovie italiane, corrispondono peraltro di massima anche a quanto si pratica sulle altre ferrovie dell'Europa continentale.

Per i reclami che riguardano il servizio in genere trovasi in tutte le stazioni un apposito libro, detto appunto «dei reclami» che è in consegna del capo-stazione. Però questi reclami possono anche essere rivolti alla Direzione Generale delle Ferrovie a Roma, oppure alla Sezione di Movimento o alla Sezione Commerciale del Compartimento ferroviario nella cui giurisdizione si è verificato il fatto che ha provocato il reclamo.

Rientra nella competenza degli Uffici di movimento tutto ciò che riguarda principalmente la circolazione dei treni, quindi l'incarrozzamento, la mancanza di posti, i ritardi, i trasbordi, ecc. Rientra nella competenza degli Uffici commerciali tutto ciò che si riferisce particolarmente ad irregolarità di viaggio, incidenti di controlleria, erronee tassazioni, regolarizzazioni, pagamento di sopratasse e di supplementi, ecc.

Nelle piccole stazioni il capo-stazione titolare risponde verso il pubblico, e per le questioni che riguardano il movimento e per quelle che riguardano il commerciale. Nelle grandi stazioni il personale dei due rami di servizio è specializzato in ciascun ramo, tuttavia ad esso è sempre preposto il capo-stazione titolare.

Ciò detto per i reclami in genere, volendo il viaggiatore nel caso specifico reclamare per erronea applicazione di tariffe, per rimborsi, per regolarizzazioni di viaggio, è opportuno che egli alleghi alla sua domanda (da presentarsi in doppia copia, in modo che una gli possa essere restituita in segno di ricevuta col timbro della stazione ricevente) tutti i documenti utili.

Così le domande di rimborso devono essere accompagnate dai biglietti pagati; quelle relative al trasporto dei ragazzi aventi diritto a metà prezzo e che furono sottoposti al pagamento della tariffa intera debbono essere corredate dalla fede di nascita rilasciata dallo stato civile.

Nel caso che il viaggiatore non possa iniziare il viaggio o non possa completarlo e che egli intenda chiedere il totale o parziale rimborso del biglietto — posto che ciò sia previsto dalla tariffa e condizioni o ammesso dalle consuetudini di correntezza dell'Amministrazione — occorre che il viaggiatore faccia constatare in tempo tale circostanza, con apposita annotazione sul biglietto, dal capo-stazione di servizio.

Nel caso che il viaggiatore intenda di trattenere il suo biglietto all'arrivo, per poter poi reclamare, egli deve avere cura di avvertire il capo-stazione. Qualora gli agenti di stazione o anche il controllore il corso di viaggio insistano per il ritiro, il viaggiatore può chiedere in sostituzione del biglietto ritirato, una dichiarazione del personale nella quale siano indicati gli estremi precisi del biglietto ed allegare al reclamo la dichiarazione.

Anche nel caso di interruzioni volontarie da parte del viaggiatore dell'itinerario, quando cioè egli rinunzi ad un percorso compreso nell'itinerario stesso, è opportuno che egli faccia constatare tali circostanze dal personale di stazione, il quale ne farà annotazione sul biglietto.

Le norme in vigore in materia di trasporti diretti internazionali prevedono precisamente che la ferrovia ha diritto di esigere dal viaggiatore tutte le giustificazioni utili in appoggio alla sua domanda di rimborso ed aggiungono ancora che le attestazioni rilasciate dagli agenti ferroviari, come i documenti allegati alla domanda non dispensano il viaggiatore dal fornire tutte quelle altre giustificazioni che la ferrovia credesse necessarie.

Tutto ciò è detto per i trasporti di viaggiatori. Per i trasporti a bagaglio si deve aver cura di procedere analogamente allegando al reclamo lo scontrino emesso dalla stazione di partenza.

Nei casi di trasporti di cose (bagagli e merci) esistono norme più precise in tariffa che nel caso di trasporto di viaggiatori e la inosservanza di queste norme porta conseguenze. Così nessuna azione basata sul contratto di trasporto può essere promossa contro la ferrovia se l'avente diritto non abbia prima presentato un reclamo in via amministrativa e se non siano trascorsi centoventi giorni dalla presentazione del reclamo stesso, a meno che l'Amministrazione ferroviaria non abbia risposto nel frattempo. Il reclamo deve riflettere una sola spedizione e deve essere presentato in due originali in carta libera:

al capo-stazione del luogo di partenza o di arrivo se si tratta di una spedizione a bagaglio;

se si tratta di una spedizione a grande o a piccola velocità, al capo-stazione o al capo-gestione del luogo di partenza quando il reclamo è presentato dal mittente e al capo-stazione o al capo-gestione del luogo di arrivo quando il reclamo è presentato dal destinatario.

Servizi diritti tra il continente Europeo e l'Inghilterra.

Varie e contradittorie notizie sono state pubblicate sui quotidiani circa l'istituendo servizio diretto a mezzo di navi traghetto (ferry-boats) attraverso la Manica, in modo da assicurare la prosecuzione in Inghilterra delle vetture ferroviarie provenienti dal continente e viceversa. Alcune informazioni recenti date da Sir Herbert Walker direttore generale della Southern Railway, in occasione della Confe-

renza dell'Unione Internazionale delle Ferrovie tenutasi a Londra nello scorso giugno, ci permettono di precisare la situazione.

Come si sa, esiste già fra Harwich da una parte e Zeebrugge (Belgio) e Calais (Francia) dall'altra un servizio di navi-traghetto per il trasporto delle merci. La Southern Railway sta organizzando un servizio simile per il trasporto dei viaggiatori e sono per terminare gli accordi già intavolati da tempo. Questo servizio funzionerà tra Dover (Inghilterra) e Dunquerque (Francia) e più tardi saranno utilizzate anche le vie di Calais e di Boulogne quando le installazioni necessarie saranno ultimate.

Inoltre è previsto, fra qualche anno (quindi non è ancora stato attuato, come ha già pubblicato qualche rivista) un servizio diretto di vetture fra Londra e Istanbul, con il quale si verrà così ad assicurare il massimo di comodità ai viaggiatori. In questo modo le Compagnie ferroviarie britanniche saranno molto più interessate di prima al traffico con il continente.

Servizio di accettazione dei telegrammi nei treni.

Com'è noto al pubblico che viaggia, molte Amministrazioni ferroviarie, per maggior comodità degli utenti, hanno da qualche tempo ammesso che al personale di determinati treni possano essere consegnati telegrammi privati. Il personale a sua volta consegna il telegramma alla prima stazione di fermata.

Per questi servizi alcune Amministrazioni come quelle dell'Italia, dell'Austria, della Germania, dell'Ungheria, hanno tasse *à forfait*, cioè una somma prestabilita per telegramma fino ad un massimo di 14 parole: altre, come le Ferrovie cecoslovacche e belghe, applicano la tariffazione per parola; altre, come la Francia, accettano telegrammi già affrancati dal viaggiatore a mezzo di francobolli.

Sta intanto che il servizio va estendendosi, il che dimostra che incontra il favore del pubblico. Nello spazio di un anno, soltanto sulle nostre Ferrovie di Stato sono stati accettati in questo modo circa 10 mila telegrammi, nella maggior parte per destinazioni interne del Regno, ma un notevole numero anche per l'estero, essendo da noi il servizio ammesso con destinazione dei seguenti Stati: Austria, Francia, Jugoslavia, Svizzera, Belgio, Cecoslovacchia, Germania, Lussemburgo, Ungheria, Inghilterra, Olanda, Polonia, Spagna.

Per l'unificazione delle norme dei treni popolari.

In occasione di una recente conferenza dell'Unione Internazionale delle Ferrovie tenutasi a Londra, è stata presentata un'ampia e dettagliata relazione dei treni popolari, attuati in Italia e all'estero. Le varie delegazioni

hanno con vivo interesse seguito la relazione e sono intervenute alla discussione, ciascuna mettendo in evidenza le caratteristiche della propria organizzazione. E' risultata però la evidente superiorità della organizzazione italiana, sia per il miglior funzionamento in confronto di quelle estere, sia per il maggior quantitativo di treni effettuati e per i migliori risultati ottenuti.

La Conferenza ha designato una speciale Commissione di studio, sotto la presidenza dell'Italia stessa, per stabilire norme comuni in ciò che concerne l'applicazione delle riduzioni, il tipo di materiale, la riserva dei posti ed infine tutto il funzionamento dei treni popolari e per raccomandare l'applicazione di queste norme, oltrechè presso ciascuna Nazione, anche nel servizio internazionale.

Sappiamo che le Ferrovie germaniche stanno già studiando l'organizzazione dei treni popolari simili a quelli italiani con l'applicazione di forti riduzioni.

Riduzioni ferroviarie del 50 % a favore dei Soci del C. A. I.

Il Ministero delle Comunicazioni ha concesso ai Soci del Club Alpino Italiano la riduzione del 50 % sulle Ferrovie dello Stato per i viaggi di andata e ritorno per comitive di cinque persone. La concessione è valida per i percorsi iniziati da qualsiasi stazione della rete per quelle base di escursioni alpine. I biglietti hanno la validità di giorni 20. I Soci del C. A. I. che intendono usufruire della concessione devono rivolgersi alle rispettive Sezioni del Club Alpino Italiano le quali rilascieranno i documenti di viaggio.

Riduzioni ferroviarie in Italia per i turisti diretti a Chicago.

Le Ferrovie dello Stato hanno concessa la riduzione del 30 % da tutte le stazioni del Regno per i porti di imbarco di Genova, Napoli, Palermo e Trieste e da tali porti per tornare in sede, agli inscritti alle comitive che le tre massime compagnie di turismo organizzano sotto il patronato della commissione governativa italiana, per chi desidera recarsi all'Esposizione di Chicago.

Agli uffici della C. I. T. e delle principali agenzie possono aversi i programmi di questi viaggi, in comitiva o individuali, che sono indetti periodicamente durante tutto il periodo di apertura della Esposizione.

L'« Amburghese volante » in servizio regolare.

L'« Amburghese volante » ha iniziato il suo regolare servizio fra le due metropoli tedesche. Esso parte da Berlino la mattina alle 8 e 2 minuti e giunge ad Amburgo alle 10,20; vale a dire che per superare i 286,8 chilometri di distanza impiega appena 2 ore e 18 minuti. Il viaggio di ritorno dura 2 minuti di più. La partenza ha luogo da Amburgo alle 15,16, l'arrivo a Berlino alle 17,36.

NAVIGAZIONE

La produzione mondiale delle navi nel 1932.

Nel 1932 si sono varate navi per un totale di 726.591 tonn. di stazza lorda, contro 1.617.115 tonn. nel 1931 e contro una media annuale di 2.468.515 tonn. varate nel quinquennio 1926-1930.

Perciò la produzione mondiale di navigli mercantili risulta ridotta del 55,07 % rispetto a quella del precedente anno e del 70,56 % rispetto alla media annuale del quinquennio precedente.

Nel seguente specchietto si riportano i tonnellaggi varati durante il 1932 nelle principali Nazioni industriali, confrontati con quelli del quinquennio 1926-30.

	1932	Media annuale 1926-30	Variazione %
Regno Unito	187.764	1.262.509	— 85
Olanda	26.232	143.961	— 82
Danimarca	22.413	106.317	— 78
Germania	80.799	268.244	— 70
Italia	47.441	107.789	— 56
Svezia	43.000	93.364	— 54
Giappone	54.422	102.831	— 47
Francia	89.310	85.925	+ 4
U. S. A. (navi marittime)	143.559	128.045	+ 12
Tutto il mondo	726.591	2.468.515	— 71

Una nuova linea di navigazione.

La Soc. Cosulich ha istituito, a datare dal 24 agosto corr., una nuova linea di navigazione regolare veloce per merci e passeggeri da Trieste per il Nord Brasile (Parà), ossia per il bacino delle Amazzoni.

La linea avrà partenze mensili, e ad essa saranno adibite le motonavi *Urania* e *Amazzonia*, di 7000 tonn. di stazza lorda, aventi una velocità di navigazione di 12 miglia.

L'itinerario delle navi sarà il seguente: Trieste, Spalato (facoltativo), Napoli, Livorno (facoltativo), Genova, Marsiglia, Barcellona, Cadice, Las Palmas con arrivo a Belém, capitale dello Stato di Parà, il 16 settembre. Belém rappresenta il punto principale di irradiazione commerciale e di smistamento per l'intercambio degli Stati brasiliani limitrofi a quelli della Bolivia, Perù e Colombia separati dall'Oceano Pacifico dalla Cordigliera delle Ande.

Il primo piroscafo da Belém per l'Italia partirà il 22 settembre toccando gli stessi scali dell'andata.

Il traffico del Canale di Suez nel 1932

Come già abbiamo messo in evidenza altre volte, il traffico attraverso il Canale di Suez continua a diminuire, malgrado la riduzione del 10 % sui diritti di passaggio concessa dalla Compagnia esercente il Canale.

Attualmente infatti molti armatori trovano più conveniente far seguire alle loro navi la

via del Capo di Buona Speranza, malgrado essa risulti assai più lunga.

Le seguenti cifre, che riportiamo da *La Marina Italiana*, confermano quanto qui sopra detto:

Anno	N. di traversate	Stazza netta tonn.	Merci tonn.
1929	6.274	33.466.000	34.516.000
1930	5.761	31.669.000	28.511.000
1931	5.366	30.028.000	25.332.000
1932	5.032	28.340.000	23.632.000

Ripartito a seconda delle direzioni, il traffico presenta le seguenti caratteristiche:

Bandiera	Stazza netta nel 1932 tonn.	Differenza 1931 tonn.
Britannica	15.722.000	— 902.000
Tedesca	2.506.000	— 809.000
Olandese	2.364.000	— 484.000
Francese	2.037.000	— 47.000
Italiana	1.609.000	+ 185.000
Giapponese	1.440.000	+ 287.000
Norvegese	861.000	+ 115.000
Americana	526.000	— 99.000
Danese	438.000	+ 71.000
Svedese	411.000	+ 28.000
Russa	274.000	+ 99.000
Altre bandiere	152.000	— 132.000
Totale	28.340.000	—1.688.000

Pressochè costante si è mantenuto invece il traffico dei passeggeri, che presenta una diminuzione di sole 8883 unità rispetto a quello dell'anno precedente, ammontando a 261.774 unità contro 270.657 per il 1931. Su questo totale, 191.343 erano passeggeri civili e 70.431 erano militari.

.... quello del Canale di Panamà

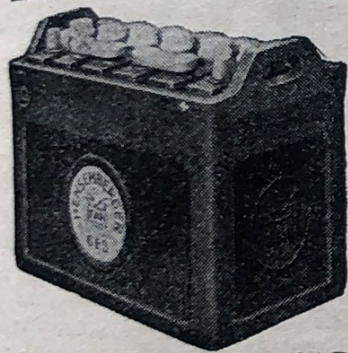
Il numero delle navi transitate dal Canale di Panamà presenta pur esso nel 1932 una forte diminuzione, come risulta dal seguente specchietto:

Anno	N. navi	Tonn. nette	Diritti riscossi
1930	5.885	22.068.067	$ 26.146.024
1931	4.972	18.921.461	» 22.530.820
1932	4.367	16.573.865	» 19.685.671

La grande maggioranza delle navi transitate era costituita da navi di bandiera nord-americana (38,6 %) e inglese (24,3 %).

....e quello del Canale di Kiel.

Il traffico attraverso questo Canale è a sua volta fortemente diminuito, anche in conseguenza delle tariffe di passaggio alquanto elevate.

Infatti vi transitarono durante lo scorso anno 41.633 navi per un tonnellaggio netto di tonn. 12.849.714 contro 48.286 navi di un tonnellaggio complessivo di 17.757.136 tonn. transitate nel 1931.

SPORT

Automobilismo.

Il «Gran Premio di Francia» fu vinto a Montlhèry da Campari, con la nuova Maserati 3 litri. Questa è forse la più veloce delle macchine oggi in attività di servizio nelle corse. La formula che verrà adottata per la stagione ventura potrà modificare i valori della produzione delle macchine da corsa, ma oggi la Maserati può dire una sua forte parola.

I Grandi Premi di quest'anno subiscono però un periodo di arresto nello sviluppo tecnico, dopo che l'A.I.A.C.R. decise di lasciar immutata per il 1933 la formula libera che fu adottata nel 1931. Questa formula portò un contributo alle sorti dello sport e dei grandi premi per il suo carattere tecnico e di durata, tanto che i gran premi si disputeranno sulla durata di 10 ore, mentre nel 1932 la corsa venne ridotta a 5 ore, conferendo così alle competizioni un più spiccato carattere velocistico. Quest'anno fu concesso agli organizzatori di scegliere la distanza; e così tanto l'A. C. di Francia per il suo G. P. del giugno, quanto il R.A.C.I. per il G. P. d'Italia del prossimo mese a Monza stabilirono il percorso di 500 km.

Fu peccato che a Montlhèry non avesse potuto partecipare Bugatti con la nuova vettura, per quanto il costruttore milanese delle macchine francesi avesse messo tutto il maggior impegno per non disertare quella battaglia. Anche per questa assenza il successo italiano risultò più facile, tanto per Maserati quanto per Alfa Romeo che conquistarono i primissimi e i primi posti nella classifica.

Del resto non è novità per nessuno che le nostre macchine sono all'avanguardia su tutte le strade, su tutti i circuiti, su tutti gli autodromi di Europa, al pari dei guidatori italiani. Particolarmente notevole fu in giugno, una settimana più tardi del G. P. di Francia, il trionfo nella *24 Ore* di Le Mans, che i francesi hanno voluto definire «il Gran Premio del mondo di resistenza». E' questo il terzo anno consecutivo che le vetture Alfa Romeo vincono questa grande gara riservata alle vetture costruite normalmente ed in commercio ed il suo regolamento contiene severe prescrizioni sia per ciò che riguarda le verifiche, sia per ciò che si riferisce ai rifornimenti durante la corsa. Questa prova è riuscita una trionfale affermazione per le vetture munite di compressore e per il sistema italiano. Gli organizzatori del Circuito di Le Mans, all'indomani della prima vittoria italiana, gravarono le macchine sovralimentate, come se la loro cilindrata fosse superiore. L'anno scorso i motori sovralimentati vennero maggiorati del 33 per cento e quest'anno del 40, così che le Alfa Romeo furono considerate vetture aventi 934 cmc. di cilindrata in più di quella effettiva. Per ciò la media imposta fu di km. 104,166. L'esito della gara dimostrò che le tre Alfa Romeo classificatesi ai primi tre posti superarono molto largamente la media minima e tutt'e tre batterono il *record* appartenente fin dal 1931 alla coppia Lord Howe-Birkin con Alfa Romeo. I vincitori di quest'anno Nuvolari-Sommer percorsero km. 3144,033, superando il *record* di 126 km. 379, mentre la coppia dei terzi classificati, sempre su Alfa Romeo come i primi e i secondi, battè essa pure il *record* per 25 km. 719.

Accanto alle vittorie italiane in Francia si debbono ricordare altre vittorie di Alfa Romeo, al Kesselberg, alla Pontedecimo-Giovi e a Barcellona. Al Kesselberg la vittoria spettava a Siena, in Liguria era trionfatore il biellese Trossi, mentre in Spagna — dove il favorito era Nuvolari — il Circuito di Montjuich era vinto dal cileno Zanelli.

Motociclismo.

Nel mese di giugno vi furono tre prove valevoli per il Campionato Italiano e senza dubbio concorrenti e Case avrebbero auspicato un distacco maggiore. Si cominciò a Modena su un circuito di sviluppo così ristretto, che i tecnici non trovarono di gradimento e che contribuì alla selezione severa. Infatti per quanto la gara non misurasse che 127 km. per le *175* e *250 cmc.* e 163 km. per le *350* e le *500*, venti delle concorrenti dei quarantatre partiti non raggiunsero il traguardo. Le medie di marcia furono però buone: 87,193 per la *175*; 90,571 per la *250*; 94,946 per la *350*; 93,244 per la *500 cmc.*, la quale aveva però segnato 102,574 nel giro più veloce della giornata. Tenendo presente la gravissima severità del percorso che era talmente tortuoso da non consentire quasi mai l'uso della presa diretta, c'è in realtà da rallegrarsi per questi risultati. I vincitori delle quattro categorie furono: Dorino Serafini su M. M.; Riccardo Brusi su Guzzi; Aldo Pigorini su Rudge; Fagnani su Rudge.

A Stradella si disputò la terza gara di Campionato. Dopo due anni da che si era rinunciato a questo Circuito i risultati diedero ragione a chi volle la ripresa e a chi decise che il veloce percorso fosse scelto per la prova di Campionato Italiano con il titolo di «Gran Premio dei Centauri». Le vittorie toccarono nelle quattro categorie ai seguenti concorrenti: *175 cmc.*, Bientineri su M. M. alla media di 86,806; *250 cmc.*, Parrella su Guzzi alla media di 87,971; *350 cmc.*, Fumagalli su Miller alla media di 97,069; *500 cmc.*, Aldrighetti su Rudge alla media di 100,228.

La quarta del Campionato si svolse sul Circuito del Valentino a Torino e diede questi risultati: *175 cmc.*, Dorino Serafini su M. M. media di 88,157; *250 cmc.*, Giordano Aldrighetti su Rudge media 90.951; *350 cmc.*, Amilcare Rossetti su Norton media 93,630; *500 cmc.*, Giordano Aldrighetti su Rudge media 95,726.

Nello stesso mese si svolse la sesta Ventiquattr'ore. Questa gara di regolarità non raccolse però il solito successo, forse perchè simili gare sembra abbian fatto il loro tempo. I premi furono così assegnati: alla Casa Bianchi

(Vailati, Fieschi e Rebuglio) il Premio Reale, il Trofeo Dal Molin e la Coppa di Eccellenza per la classe 175; alla Casa Gilera la Coppa di Eccellenza per la classe 500 (Prini, Macchi, Puppo); alla Casa Longhi il Trofeo Longhi; alla Casa Sartum la Targa d'Onore.

In principio di luglio il Gran Premio Svizzero, conteso dalle grandi marche straniere, vide la vittoria, nella categoria 250, della Guzzi affidata all'inglese Handley e nella categoria 175 di T. Fumagalli, che pilotava la Miller.

Ciclismo.

Una delle reali speranze del ciclismo italiano su strada, destinata in un giorno non lontano a prendere la successione di Binda e di Guerra, se di costoro avrà la tenacia e la volontà, è senza dubbio Alfredo Bovet, il vincitore del « Giro della Catalogna », disputatosi a tappe consecutive su un percorso assai duro. Ciò che piace in Bovet è soprattutto lo stile delle sue vittorie e cioè il sistema di tentare di sbrogliare la corsa, assai prima della volata finale. In altre parole Bovet ricorda i corridori di un tempo, dei quali l'ultimo esemplare fu Brunero, che nulla lasciavano di intentato per rendere progressivamente sempre meno compatta la compagnia. Alfredo Bovet non è un arrampicatore della forza di Brunero, ma in compenso possiede qualità che il piemontese non conosceva e cioè è anche abbastanza veloce agli arrivi e lo sarebbe anche più, se non avesse il timore fisico degli arrivi troppo confusi. Il vincitore del Giro di Catalogna lasciò in una tappa tutti gli avversari ad oltre trenta minuti e ciò contribuì a ridurre alla resa corridori della fibra del belga Demuysère. Bovet, quarto dell'ultimo Giro d'Italia, vincitore per distacco della Milano-Sanremo 1932, scala bene le montagne, è un passista notevole, è insomma un giovane che ha al suo arco tutte le corde per mettersi in primo piano.

Un altro corridore si è fatto notare in giugno per la continuità della sua forma e cioè Camillo Erba, primo degli isolati del Giro d'Italia, che a distanza di otto giorni vinse due corse di importanza nazionale: la classica « Coppa del Re » e il « Campionato italiano per indipendenti ».

Motonautica.

A fine giugno nel grande Meeting International del Yachting Automobile a Herblay (Senna) il Principe Carlo Maurizio Ruspoli vinceva nella prima giornata con il « Niniette II » la corsa per i *racers* di sei litri, coprendo gli 8 km. alla media di 60,403 e nella terza giornata trionfava nelle due più importanti gare e cioè il « Premio del Presidente della Repubblica », pure riservata ai *racers* fino ai 6 litri coprendo il percorso di 30 km. in 26' 12" alla media di 68 km. 702 e la « Coppa di Francia », prova riservata ai

racers della serie dei 12 litri. Sempre a bordo del « Niniette II » il Principe Ruspoli vinceva nel tempo di 34' 19'' sui 50 chilometri, alla media di 87 km. 421, e battendo di 15'' « Incognito XI » del signor Meyer.

Nella quarta giornata erano al programma altre due prove alle quali prese parte il « Niniette II » e cioè il Gran Premio Francia-Italia e la seconda prova del Premio del Presidente. Nella prima gara, che l'anno scorso fu vinta dal « Lia III » di Antonio Becchi, si verificò un serrato duello fra lo scafo italiano e « Incognito IX » di Meyer, duello che si chiuse con una convincente vittoria italiana, perchè il nostro rappresentante coprì i 40 km. della gara in 27' 55'' alla media di 85 km. 970. Il Principe Ruspoli si aggiudicava definitivamente il Premio del Presidente vincendo la seconda prova di 40 km. In questa gara il « Niniette II » fu pilotato dal noto corridore automobilista Alberto Divo.

Il *record* per gli scafi di cilindrata di 12 litri appartenente da pochi mesi a Becchi, che l'aveva migliorato a Gardone, è stato minacciato da Maurice Vasseur. Sulla base ufficiale di Vitry sur Seine l' « Izmona V » ha stabilito la media di km. 125,130 che supera notevolmente quella di Becchi che era di 111,400. Il tentativo era stato però soltanto ufficioso.

Pugilato.

Primo Carnera il 29 giugno scorso sul ring di Madison Square Garden conquistò il titolo di *campione del mondo* battendo per k. o. alla sesta ripresa, il detentore del titolo, l'americano Sharkey, che l'anno scorso aveva detronizzato il tedesco Schmeling, recentemente battuto dalla nuova speranza americana Max Baer. La grande massa degli sportivi nazionali godette del massimo titolo conquistato all'Italia dal generoso gigante che in pochi anni di carriera potè raggiungere una vetta che pochi osarono pronosticargli. Primo Carnera giunse al titolo, che corona una carriera, non soltanto grazie alla sua formidabile forza, ma in virtù di indomita volontà e a prezzo di disciplina, le quali rivelano nel gigante una intelligenza che gli consentì di assimilare tutto quanto vide sui *rings* e tutto quanto gli allenatori gli insegnarono. Oggi che possiede il titolo non riposerà sugli allori per non ripetere gli sbagli di Schmeling e di Sharkey che combatterono troppo poco dopo la conquista del titolo. Il pugile, italiano è relativamente giovane ed ha ancora qualche anno dinnanzi a sè per sfruttare quel titolo e difenderlo contro gli assalti che presto gli saranno portati.

Calcio.

A fine giugno il *Campionato* di calcio ebbe la sua conclusione e fra quaranta giorni avrà inizio il Campionato 1933-34, anticipato alla seconda domenica di settembre con lo scopo di finire assai prima per non intralciare il Campionato del Mondo che nel maggio venturo verrà disputato in Italia. Per la terza volta la Juventus ha consecutivamente iscritto il suo nome nell'elenco delle squadre vittoriose, dimostrando una continuità di rendimento che rivela la classe e non soltanto la forma. La Juventus ha confermato di essere la squadra che si eleva al di sopra di tutte le altre italiane ed il meccanismo con il quale tutta la Società si muove ed opera, merita di esser additato ad esempio.

Le ultime battute del Campionato furono particolarmente seguite per la situazione della classifica della retroguardia. La Pro Patria di Busto fu la prima ad essere eliminata, mentre fino all'ultimo Bari poteva sperare di relegare il Casale a tenere compagnia alla sfortunata squadra lombarda. Ma Casale potè salvarsi per la sconfitta del Bari sul campo di Busto. Ecco la classifica del Campionato 1932-33 di *Divisione Nazionale A:* Juventus p. 54; Ambrosiana-Inter p. 46; Bologna p. 42; Napoli p. 42; Roma e Fiorentina p. 39; Torino p. 36; Genova e Triestina p. 34; Lazio p. 33; Milan p. 32; Pro Vercelli e Palermo p. 29; Padova e Alessandria p. 28; Casale p. 24; Bari p. 22; Pro Patria p. 21. – *Divisione Nazionale B:* Livorno p. 51; Brescia p. 50; Modena p. 38; Spezia p. 37; Novara p. 35; Comense e Verona p. 34; Sampierdarenese p. 33; Vigevanesi p. 32; Messina p. 30; Serenissima p. 27; Cremonese e Legnano p. 26; Cagliari e Grion p. 24; Atalanta p. 23; Pistoiese p. 20.

In seguito a queste classifiche le squadre di Livorno e di Brescia ritorneranno a far parte della Divisione Nazionale A al posto della Bari e della Pro Patria di Busto Arsizio, le quali retrocederanno nella Divisione Nazionale B, dalla quale scompariranno, per scendere in Prima Divisione, l'Atalanta di Bergamo e la Pistoiese, che saranno sostituite per il prossimo Campionato dalle due prime classificate della Prima Divisione e cioè dalle squadre del Pavia e del Perugia.

I Campionati 1933-34 conserveranno la loro formula consueta e perciò si continuerà con le Divisioni Nazionali A e B su 18 squadre a girone unico. Non è improbabile però che per il Campionato del 1934-35 vi possano essere delle novità; e già si dice essere possibile che la Divisione A perda due concorrenti, riducendosi ad un gruppo di sedici squadre e che la Divisione B venga suddivisa in due gironi aumentando nello stesso tempo i suoi effettivi. Queste riforme verranno studiate con la massima attenzione, trattandosi di materia e di provvedimenti molto delicati, ma c'è ragione di credere che esse verranno attuate perchè coincidono con le intenzioni del Direttorio federale e perchè rispondono indubbiamente alle esigenze di una realtà sportiva che da tempo ha messo in evidenza il carattere pletorico della Divisione A a 18 squadre e i grossi inconvenienti di una Divisione B, marciante sulle orme della Divisione A, con pesi altrettanto gravi, ma con redditi nettamente inferiori. Di questi progetti si avrà tempo di riparlare.

Oggi è interessante sapere che il prossimo Campionato verrà condotto con ogni sollecitudine e con limitatissime pause per partite internazionali che non avranno ragione di essere copiosamente organizzate, dappoichè il Cam-

pionato del Mondo riassumerà la competizione più allettante del 1934. A questo proposito si sa che non tutte le partite saranno disputate a Roma, ma parte di esse si svolgeranno in altre città dove il calcio è nel maggior fulgore. Nella capitale saranno disputati gli incontri per il primo e il terzo posto e cioè le finalissime. In queste occasioni dovrebbe essere inaugurato il nuovissimo Stadio, capace di ospitare 120.000 spettatori.

Atletica.

L'atletismo italiano si è particolarmente distinto in giugno per il valore dei suoi atleti e per la bontà della organizzazione. Non dobbiamo dimenticare che il titolo conquistato a Los Angeles da Beccali non ha soltanto dato un riconoscimento ed una soddisfazione allo sport atletico italiano, ma ha aumentato la responsabilità dei dirigenti e dei protagonisti stessi. Il titolo olimpionico di Beccali rappresentò per i suoi compagni un titolo di orgoglio e una molla di superamento e di puntiglio, così che in tutte le varie specialità dell'atletismo i partecipanti fanno a gara per migliorarsi e per affermarsi nei confronti internazionali.

Perciò, quando a Parigi ebbe luogo l'incontro Francia-Italia, che gli esperti francesi ritenevano alla mercè dei loro rappresentanti, gli atleti italiani poterono vincere l'incontro con uno scarto tale di punti, da fare considerare la nostra vittoria come uno scacco disastroso per gli avversari, tanto più che i limiti di tempo nelle corse e quelli di spazio nei salti e nei lanci stabilirono i progressi degli italiani. Naturalmente la maggior impressione in quella giornata sportivamente indimenticabile fu data da Beccali, vittorioso tanto negli 800 quanto nei 1500 metri; ma lo stile di tutti gli altri che hanno portato con le loro vittorie o con i loro piazzamenti il maggior contributo al successo, dimostrò che la preparazione per i cimenti futuri prosegue con il maggior fervore da parte di giovani che posseggono tutti i requisiti per poter eccellere.

Dopo il duplice successo del marciatore Rivolta a Praga, Facelli conquistava ad Anversa un significativo trionfo nei 400 m. ad ostacoli, che vinceva assai agevolmente per un secondo e mezzo su Lord Burghey che egli incontrava per la ottava volta nella carriera, riuscendo con l'ultimo successo a bilanciare con lui il numero di quattro vittorie ciascuno.

Notevoli affermazioni furono stabilite in Italia; e fra queste meritano di esser ricordati i *records* di Cerati che per due volte abbassava il *record* italiano delle due miglia inglesi, stabilendolo in 9' 39'' $^{2}/_{10}$ e che portava a 8' 37'' $^{2}/_{5}$ l'antico *record* di Lippi sui 3000 metri. Prima di lui un coraggioso e modesto podista, S. Morelli, toglieva a Speroni, che li aveva stabiliti

più di quindici anni fa, i *records* dei 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20 chilometri e dell'ora, mentre A. Cenghini stabiliva in 1,27' 25'' 1/5 il *record* italiano delle 15 miglia.

Ma il sintomo migliore di tutto questo fervore di attività che anima il campo italiano dell'atletismo è dato dal risultato dei «Campionati italiani allievi», svoltisi a Pisa, che, otto giorni dopo il «Gran Premio dei Giovani» disputatosi a Milano, dimostrarono progressi notevoli, tanto più che elementi nuovi furono presentati provenienti da quei Fasci giovanili di combattimento, in mezzo ai quali l'atletismo va rapidamente diffondendosi. Furono battuti alcuni *records* e ciò malgrado l'assenza di molti studenti, troppo presi in quei giorni dall'assillo degli esami.

Ippica.

Il Gran Premio di Milano (L. 400.000 m. 3000) è stato vinto da *Crapom*, montato dal fantino Gubellini ed allenato da Federico Regoli ed ha fatto trionfare i colori della Razza del Soldo (dei fratelli Gr. Uff. Mario e Comm. Vittorio Crespi) nel modo più facile, davanti al compagno di scuderia *Pilade*, vincitore del 50° Derby Reale e del Premio Italia. Sulla distanza severa i tre anni italiani, che sono veramente buoni quest'anno, hanno lasciato ben lontano gli anziani che però rappresentavano ben poco delle rispettive generazioni, perchè *Sanzio*, *Niccolò Pisano* e *Fenolo*, per citare i migliori, avevano già interrotta la loro carriera. I due primi arrivati di questo maggior premio italiano, che hanno fatto man bassa di quasi tutte le ricche allocazioni del nostro *turf*, sono senza dubbio gli esponenti della generazione del 1930 e si elevano davanti ad *Ello*, a *Dossa Dossi* e a *Kennebe*, che nell'ordine devono esser ritenuti i migliori nostri cavalli. Fu ventura per loro e per la loro Scuderia di difendere entrambi gli stessi colori, ciò che consentì un relativo risparmio di energie e quindi un meno intenso logorio; ma il particolare tolse al pubblico una emozione di più, perchè i due cavalli avrebbero dato luogo a incertissime battaglie se avessero difeso interessi diversi fino al momento in cui il maggior fondo, messo nelle vene di *Crapom* dal padre *Cranach*, l'ottimo cavallo di Tesio, avrebbe risolta in favore di questi la questione di superiorità.

La fiducia che la Razza del Soldo ha nei suoi cavalli è confermata dal fatto che essa ha iscritto *Crapom*, *Pilade* e *Sans Souci* (che dovette interrompere l'allenamento per un incidente di *box*, ma che aveva già dimostrato il suo valore di importato con la vittoria conseguita in primavera nella sola corsa disputata) in alcune corse belghe e francesi fra cui l'Arc du Triomphe che, come ricordiamo, fu vinto da *Ortello*. Mentre altre scuderie tenteranno all'estero la via della vittoria — *Adige* e *Crames*, ad esempio, saranno inviati a Baden —, merita di essere segnalato il fatto che il Gran Premio di Parigi fu vinto da *Cappiello*, figlio di quell'*Apelle*, nato nell'allevamento Tesio di Dormello, che fu forse il miglior cavallo nato in Italia.

Nel momento in cui le riunioni di galoppo volgevano verso la brevissima tregua estiva, ritornarono di attualità le corse al trotto, specialmente con le riunioni serali, rese ancor più interessanti dalla presenza della più recenti importazioni americane, con le quali gli appassionati trottofili italiani tengono viva l'attenzione degli appassionati e l'interesse delle corse, contribuendo alla elevazione dell'allevamento. Le iniziative di alcuni benemeriti importatori meritano di esser segnalate, perchè, mentre i premi delle corse sono notevolmente falcidiati dalle Società organizzatrici, non indietreggiano dal loro programma che rivela un notevole disinteresse messo a servizio di una passione sincera per il cavallo.

Tennis.

Contro l'ostacolo inglese si è interrotta per gli italiani la serie delle partite di qualificazione in vista della *Coppa Davis* 1933 e l'Italia ha perciò preso parte in questi ultimi giorni ai gironi di ammissione alla Coppa Davis 1934. Nel tennis, come in taluni altri pochi sports, la sorpresa non si verifica quasi mai e perciò la squadra italiana, recandosi in Inghilterra, era ben sicura della propria sconfitta. Naturalmente da eccellenti uomini di sport, tanto De Stefani quanto De Morpurgo, quanto i due giovani del «doppio» Rado e Taroni, diedero tutto per rendere meno avvertita la differenza di classe che tuttora esiste fra il tennis inglese e quello italiano, fra il mondo tennistico inglese e la sparuta schiera dei nostri buoni elementi. Il comportamento dei nostri, il punto strappato da De Stefani, la foga giovanile di Rado e di Taroni che si difesero egregiamente, suscitarono il compiacimento del pubblico inglese che sottolineò la prestazione dei giocatori italiani.

STRADE

La IV Conferenza per l'unificazione delle norme e dei segnali per la circolazione urbana.

Indetta dal R. Automobile Club d'Italia, si è svolta in Genova, tra i giorni 25 e 29 dello scorso giugno, questa Conferenza, che fa seguito alle precedenti di Roma (1930), Milano (1931), Palermo (1932).

Il titolo, rimasto invariato, definisce lo scopo iniziale e principale di queste ormai annuali adunate, che il R.A.C.I. convoca, chiamando a parteciparvi gli esponenti più autorevoli sia della pubblica amministrazione che della tecnica urbanistica e dell'automobilismo.

Perchè occorre quell'Unificazione di Norme e Segnali?

La disciplina del traffico stradale è oggi, formalmente, limitata a poche scheletriche disposizioni legislative contenute nel cosidetto Codice della Strada (R. Decreto-legge 2 dicembre 1928), dettate in vista specialmente

della circolazione lungo le strade esterne degli abitati, mentre per la regolazione del traffico urbano quel Codice dà ai Comuni la facoltà di emanare regolamenti, che però non contrastino con le norme generali del Codice stesso. Ora, se si tiene conto delle condizioni locali assai diverse da città a città e delle varie interpretazioni che si possono dare ad una stessa norma generale, si comprende come siano venute a crearsi situazioni assai diverse da caso a caso. Per esempio, può accadere ad un automobilista di vedersi elevare contravvenzione in una città per aver oltrepassato un tram a destra, e d'incontrare pochi chilometri più oltre un'altra contravvenzione per averlo oltrepassato a sinistra. Anche tutta la complessa materia delle segnalazioni, non pertinenti al Codice stradale, dà luogo a molte incertezze e diversità d'applicazione, sebbene i concetti fondamentali ne siano stati stabiliti, in sede internazionale, nelle Conferenze di Parigi (1926) e di Ginevra (1931). Così in qualche nostra città un fanale rosso ha lo scopo di segnare «via libera», mentre altrove la luce rossa significa generalmente « via impedita ». E si potrebbero moltiplicare gli esempi.

Queste Conferenze del R.A.C.I. tendono dunque in primo luogo a mettere d'accordo i competenti d'ogni ordine circa la migliore soluzione da darsi ai casi più complessi e controversi, che si presentano nello studio della regolamentazione del traffico urbano; e le conclusioni adottate raggiungono lo scopo per doppia via, cioè quella d'una autorevole propaganda presso gli organi competenti dei Comuni e quella d'un'apprezzata collaborazione con le autorità centrali dalle quali si dipende l'emanazione dei regolamenti generali nonchè l'approvazione superiore dei regolamenti comunali. Niun dubbio che molto cammino è già stato fatto nell'una e nell'altra direzione.

Il campo è tanto vasto che non si presta ad una rivista contenibile in breve pagina. Merita però d'essere accennata la tendenza nel R.A.C.I. di allargare il campo di questi studî oltre le prime intenzioni. Basti, a prova, riportare l'elenco dei Temi trattati nella recente Conferenza di Genova:

Tema 1° – Le precedenze nella circolazione urbana.

Tema 2° – Le sedi separate per i diversi mezzi di circolazione in rapporto alla incolumità degli utenti della strada.

Tema 3° – Soste e parchi per autoveicoli - Autorimesse.

Tema 4° – Sistemi meccanici di regolazione del traffico.

Tema 5° – Rumori ambientali della strada, rumori proprî del traffico e provvedimenti per diminuirli.

Tema 6° – Disciplina dell'illuminazione degli autoveicoli incrociantisi nelle circostanze di scarsa visibilità, e disciplina delle segnalazioni luminose dei veicoli.

Tema 7° – Sicurezza della circolazione in rapporto:
- *a*) alla aderenza delle superfici delle strade moderne;
- *b*) all'attrezzatura segnaletica di sicurezza della strada;
- *c*) alle luci per la illuminazione della strada ed a quelle pubblicitarie di richiamo.

Tema 8° – Segnalazioni itinerarie e facilitazioni varie del traffico automobilistico.

Tema 9° – Segnalazioni, disciplina e sgombero della circolazione nella prevenzione contro aerei.

Vediamo qui affiorare, fra gli argomenti relativi all'unificazione delle Norme e dei Segnali, altri per così dire collaterali, ma sempre attinenti allo scopo di rendere libera e sicura la circolazione in ogni circostanza, tanto nelle città quanto lungo le strade esterne, essendo del resto assai difficile una netta separazione tra l'una e l'altra circolazione.

Le nove Relazioni presentate alla Conferenza rappresentano un contributo d'alta importanza alla conoscenza della complessa ma-

teria, dovuto alle più alte personalità ufficiali ed ai più competenti specialisti.

Le discussioni giovarono a raggiungere su ogni questione un accordo generalmente unanime.

Dalle molte conclusioni votate meritano particolarmente d'essere notate le seguenti (ridotte in stretti termini):

Che il sorpassamento delle vetture tranviarie debba farsi a destra se i binari sono collocati nel centro della strada, a sinistra se i binari sono a destra, a destra se i binari sono a sinistra. Gli autobus in servizio pubblico sono assimilati agli altri autoveicoli, salva la precedenza o l'esclusività del posteggio alle fermate fisse.

Che siano provvedute apposite banchine pei ciclisti lungo le strade suburbane.

Che per la regolazione automatica del traffico urbano sia adottato il sistema a tre luci (rosso, verde, giallo) e che nella distribuzione dei tempi sia fatto luogo ad uno speciale tempo pei pedoni ove la circolazione pedonale sia molto intensa.

Che sia abolito l'obbligo del segnale acustico, nei centri urbani, a tutti gli incroci e sorpassi, a vantaggio della silenziosità della circolazione.

Che siano meglio regolate le segnalazioni luminose ed i fari degli autoveicoli (segnali particolari pei treni stradali, fari non abbaglianti, ecc.).

Che venga resa obbligatoria la segnalazione dei grandi itinerari nell'interno degli abitati con cartelli a frecce.

Che venga regolata l'illuminazione pubblica in modo da escludere effetti abbaglianti, e vietata la pubblicità luminosa abbagliante.

La Conferenza fu inaugurata da S. E. Leoni sottosegretario di Stato pei Lavori Pubblici, e magistralmente presieduta dal Gr. Cord. Dott. A. Crispo, Ispettore Generale al Ministero delle Comunicazioni. Splendida l'ospitalità della città di Genova nelle magnifiche sale del Palazzo Comunale.

Strade a automobili negli Stati Uniti.

In previsione del Congresso della Strada e delle industrie correlative, che si dovrà tenere a Detroit nel corrente anno, l'*Engineering New-Record* pubblica nel suo fascicolo del 5 gennaio una serie di studi e memorie sull'argomento, di cui il *Corriere dei costruttori* dà qualche ragguaglio interessante.

I diversi Stati dell'Unione hanno singole legislazioni particolari in questo campo. I veicoli di proprietà privata godono, in generale, di un regime molto liberale; ma i veicoli industriali debbono, in qualche caso, addossarsi tutte le imposte di tutti gli Stati dei quali essi toccano il territorio.

Un autocarro da tre tonnellate paga una tassa annuale di registrazione da dollari 9,60 (L. 182,40), come minimo, fino a 134 dollari (L. 2546), come massimo normale; questo può essere però elevato fino a 900 dollari (L. 17.100) per quei veicoli che disimpegnano un servizio pubblico. L'industria automobilistica troverebbe pertanto un vantaggio non indifferente in una regolamentazione federale delle questioni fiscali interessanti la circolazione dei veicoli automobili.

Nel 1932 l'insieme delle tasse pagate per le automobili ha raggiunto la cifra notevole di 640 milioni di dollari (12.160 milioni di lire); questo provento non è stato però destinato completamente, secondo le intenzioni e gli scopi delle leggi in vigore, alla manutenzione e alla costruzione di strade; poichè da essa sono stati detratti ben 250 milioni di dollari (4750 milioni di lire) per essere destinati invece a coprire altri pubblici impegni derivati dalle anormali condizioni della situazione economica generale.

Quanto alle strade, il sistema della strada di grande comunicazione può essere considerato come soddisfacente e rispondente alle esigenze attuali; l'eccellenza dei risultati ottenuti deve essere attribuita all'azione di coordinamento del « Servizio federale delle strade » che controlla tutti i progetti.

Il maggior interesse si concentra tuttavia attualmente anche in America, come in Italia ed in molte altre Nazioni, sulle strade locali; ed a proposito di queste il maggiore alimento a discussioni e studî tecnici che attendono la loro soluzione è conferito dal problema della opportunità o meno di adottare un rivestimento rigido o duro nelle vie secondarie a traffico misto.

L'estensione delle reti locali è contrastata dall'aumento delle spese relative alla manutenzione delle reti dello Stato alle quali, all'ultimo decennio, si sono aggiunti oltre 40.000 chilometri di nuove strade costruite specialmente in regioni montuose e caratterizzate da tracciati richiedenti numerose tratte di percorso in galleria.

Il numero delle automobili in circolazione negli Stati Uniti raggiunge — come si sa — i trenta milioni, ed è rappresentato per il dieci per cento da veicoli industriali. L'intensità di circolazione è valutata in circa 320 miliardi di vetture-chilometro ogni anno.

Un nuovo ponte sul Ticino.

Come è noto, un nuovo ponte collegherà frà poco la strada Bellinzona-Locarno a quella del Monte Ceneri. Esso avrà inizio a Sementina, due chilometri a valle di Bellinzona, e terminerà poco a valle della stazione di Giubiasco.

Attualmente non vi sono infatti ponti fra il capoluogo e il Lago Maggiore che a Quartino. Il nuovo ponte metterà in valore la pianura agricola di Magadino e assumerà inoltre una certa importanza turistica.

Detto ponte, del quale sono oggi in corso i lavori, sarà costruito in ferro e avrà una travata principale di 70 metri di luce, appoggiata su due pilastri di granito, e 7 travate secondarie di 15 metri di luce ciascuna.

Completamento della litoranea ionica in provincia di Cosenza.

Il Provveditore alle Opere Pubbliche ha deliberato l'inizio dei lavori di completamento della litoranea ionica per l'ammontare di circa venti milioni.

I tronchi stradali, i cui lavori saranno iniziati subito, sono i seguenti: tronco della strada litoranea ionica da Montegiordano a Nova Siri per un importo di 4 milioni e 600 mila lire; tronco della strada litoranea ionica dal torrente Pagliaro ad Amendolara per un importo di 5 milioni e 460 mila lire; tronco di strada litoranea ionica dalla sinistra del torrente Saraceno alla stazione di Trebisacce per un importo di 3 milioni e 410 mila lire; tronco dalla strada del torrente Saraceno alla stazione di Torre Saracena.

Quindici milioni e mezzo di chilometri di strade.

Secondo le più recenti statistiche americane, la lunghezza delle strade esistenti nelle cinque parti del mondo, è la seguente, in chilometri:

Strade di terra, senza drenaggio	7.700.000
Strade di terra, con drenaggio	3.000.000
Strade con pietre e macadam	930.000
Strade con macadam superficiale	100.000
Strade di calcestruzzo bituminoso	63.000
Strade di calcestruzzo di cemento	128.000
Strade con pavimentazioni diverse	17.600
Strade con pavimentazione in mattoni	12.000
Strade con rivestimenti diversi	2.300.000
Totale	14.411.600
Piste utilizzabili per automobili	1.099.300
Totale generale	15.510.900

Ripartite per Continente si hanno in:

	Strade	Piste
Europa	5.400.000	107.200
Africa	510.000	100
America	6.190.000	22.000
Asia	1.643.000	970.000
Oceania	758.000	—

POSTE · TELEGRAFI

Pacchi postali per via aerea.

Con recente disposizione sono stati ammessi al trasporto per via aerea i pacchi postali ordinari (anche se gravati di assegno) da e per tutte le località del Regno, la Libia e le Isole italiane dell'Egeo. I pacchi non possono superare il peso di 5 chili.

Lo scambio dei pacchi per via aerea si effettua tra gli uffici di: Ancona, Bari, Bengasi, Brindisi, Cagliari, Firenze, Fiume, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Portorose, Rodi, Roma, Siracusa, Sirte, Torino, Trieste, Tripoli, Venezia, Zara, a mezzo delle linee aeree che li allacciano.

I pacchi impostati in località non allacciate da linee aeree sono trasmessi come pacchi urgenti dall'ufficio di accettazione del pacco all'ufficio di partenza più vicino della linea aerea. In senso inverso i pacchi diretti in località non allacciate da linee aeree, sono fatti proseguire a destinazione come pacchi urgenti e cioè coi mezzi più rapidi.

Le tasse di trasporto nelle relazioni interne sono le seguenti: kg. 1, L. 10; kg. 1,500, L. 14,50; kg. 2, L. 16,50; kg. 2,500, L. 18,50; kg. 3, L. 20,50; kg. 3,500, L. 25; kg. 4, L. 27; kg. 4,500, L. 29; kg. 5, L. 31.

Telegrammi ordinari e CDE.

Sono ammessi per gli uffici di Fort Lamy, Abéché, Atì, Faya e Mao-Tchad (Africa equatoriale francese, 3ª zona) per *via Eastern-Senegal-Zinder* con le stesse tasse di *via Francia-Senegal-Zinder*.

Per i telegrammi diretti al Senegal, le tasse stabilite per l'inoltro *via Eastern*, sono equiparate a quelle vigenti per *via Francia-Dakar*.

Riattivazione di uffici.

E' stata riattivata l'Agenzia P.T. di II classe di « Albergo Cascata del Toce » (prov. Novara).

VARIE

Cinquant'anni di vita di una gloriosa Società Alpina.

Si è festeggiata nei primi giorni dello scorso giugno, con viva, cordiale partecipazione della cittadinanza tutta e con larga rappresentanza delle varie sezioni del Club Alpino Italiano, la fausta data del cinquantennio di vita della Società Alpina delle Giulie.

Quel che abbia rappresentato nella vita triestina questa gloriosa Associazione è soltanto noto appieno a chi ne abbia seguito attraverso il tempo, le manifestazioni varie di attività, sempre fattiva e sempre diretta ad un fine patriottico elevatissimo, perseguito con tenacia, costanza e fervore in mezzo a difficoltà di ogni genere, sotto la continua, stretta, occhiuta vigilanza delle autorità austriache, così militari come politiche, dell'anteguerra.

Leggendo le pagine d'introduzione che Silvio Benco ha premesso al bel volume *«Cinquant'anni di vita»* che la Soc. Alpina delle Giulie ha distribuito ai proprî Soci nell'occasione fausta, si rivive la passione di quel nucleo di valorosi e coraggiosi irredenti, che la gloria di Vittorio Veneto ha ridonato all'Italia coronando le loro lotte e le loro speranze, e ci si sente commossi e riconoscenti.

Il volume, nelle sue 160 pagine riccamente illustrate documenta poi ampiamente le opere della Sezione Triestina del C.A.I. nel campo della costruzione dei rifugi alpini, prima e dopo la guerra, destinati a creare e facilitare una migliore conoscenza delle Alpi Giulie, ricche di stupende cime calcaree e di vasti campi per l'attività sciatoria invernale; e offre un quadro e una guida compiuta al patrimonio di meravigliose grotte, di fantastici ipogei che la Società ha rilevato, illustrato, dotato di sentieri, di servizio di guide, di illuminazione, ecc., per la gioia meravigliata dei turisti.

Tra i rifugi vediamo elencati e descritti nelle loro particolarità, con le vie d'accesso e le salite per le quali servono come punto di partenza, ben 13 rifugi, egregiamente attrezzati; e il volume consiglia un itinerario per visitarli tutti, itinerario che precisamente dura 13 giornate. Chi non si sentirà invogliato a percorrerlo ?

Nell'occasione del Cinquantenario si è svolto, con grande partecipazione di studiosi nazionali ed esteri, il I Congresso Speleologico Nazionale; alla presenza di autorità politiche, scientifiche e alpinistiche si è inaugurata una interessantissima Mostra Speleologica, allestita con ricchezza di mezzi e con artistica documentazione, in vetrine di grandi dimensioni ove erano raccolti cimeli, pubblicazioni, fotografie, ecc. Si è poi proceduto alla inaugurazione dei nuovi, grandiosi lavori nelle Grotte di San Canziano, di cui abbiamo già dato ampia descrizione nel fascicolo di Giugno di questa nostra Rivista.

Consigliamo vivamente ai nostri Soci la lettura delle interessanti pagine del volume. Le richieste del volume dovranno essere indirizzate alla Soc. Alpina delle Giulie, Riva 3 Novembre, Trieste.

Un importante ufficio costituito dall'Istituto Geografico Militare Italiano.

La Direzione dell'Istituto Geografico Militare di Firenze (Via Cesare Battisti N. 8), comunica di aver recentemente istituito un «Ufficio Geografico» allo scopo di: 1° tenere al corrente la Cartoteca dell'Istituto, che si compone già di circa 5000 carte con 60.000 fogli; 2° costituire uno schedario delle carte edite, in corso di edizione o di nuova formazione di tutto il mondo e provvedere alla raccolta dei relativi quadri d'unione; 3° fornire le notizie di carattere cartografico e geografico che fossero richieste da Enti pubblici e privati e da studiosi italiani ed esteri.

TRA I LIBRI

Libro Registro Aeronautico 1933-XI. – Tipografia Lanzi, Roma, pag. 307, con ill.: s. i. p.

Questa pregevole pubblicazione, del Registro Italiano dell'Aeronautica, è un' utilissima raccolta di notizie riguardanti la navigazione aerea, ed in particolare l'aviazione civile italiana. Oltre ai regolamenti del R. I. N. ed A., e del Registro Aereo Internazionale esso fornisce dati statistici aggiornati sulle Società od Enti esercenti linee aeree, servizi aerei o scuole di pilotaggio e sulle Case costruttrici di materiale aeronautico. Fornisce inoltre notizie sui vari tipi di aeromobili e di motori costruiti in Italia e su quelli impiegati per l'aviazione civile italiana. La pubblicazione si chiude con i dati di registro degli aeromobili civili italiani e con uno specchio riassuntivo per classi.

O I. TENCAJOLI – *Principesse Italiane nella Storia d'altri paesi* – Libreria Internazionale, Roma, 1933-XI: L. 30.

Il volume, complemento di un altro apparso nel 1930, le «Principesse Sabaude della Storia d'altri Paesi», è una serie di ritratti di Principesse Italiane andate spose a Principi stranieri. Le figure, alcune famose, altre meno note, sono ricostruite con il più reverenziale scrupolo storico, ciò che spesso deve aver costato all'Autore laboriose indagini negli archivi pubblici e privati, italiani e stranieri.

GINO PIVA. – *Su per Carnia.* – Pag. 152. Ed. «Aquileia», Udine, 1932: L. 5.

«Itinerari, rimembranze, fantasie» è il sottotitolo di questo libro suggestivo che riflette gli aspetti materiali e spirituali del singolarissimo paese alpino del Nord-Est d'Italia.

CORNI, C. CALCIATI, L. BRACCIANI. – *Nel Paese dei Cunama.*

Per una speciale facilitazione concessa da uno degli Autori, questo volume viene ceduto ai Soci del T. C. I., che comprovino tale loro qualità notificando il numero di tessera, al prezzo straordinariamente ridotto di L. 30. (Il prezzo di copertina è di L. 100).

Le richieste e il versamento del prezzo vanno fatti direttamente al Signor Cav. Uff. Luigi Bracciani – Foro Bonaparte, 56 – Milano.

P. FRANCESCO FERRAIRONI. – *Il Santuario di S. Brigida in Napoli.* – Pag. 248, con tavole fuori testo. Tip. della Madre di Dio, Roma, 1931: L. 10.

Particolarmente da atti notarili e da manoscritti è tratta, con diligenza somma, la storia, che quindi è cosa nuova; minutissima la descrizione artistica e particolarmente quella degli affreschi di Luca Giordano, sepolto nella chiesa stessa; in una terza parte si tratta del culto alla Madonna Addolorata, che ha dal popolo napoletano una venerazione così viva. Seguono appendici, una bibliografia copiosa, indici diligentissimi.

Ing. ERNESTO TRON. – *L'Auto e la Strada.* Libro «tutto figure» che insegna come funziona, come si guida l'automobile, come si ottiene la patente di 1°, 2°, 3° grado. 360 tavole, 520 figure, XII appendici. Hoepli, Milano, 1933-XI: L. 15; L. 12 per i Soci del T. C. I. che richiedano copie all'Autore, Ing. Ernesto Tron, Via Baldissero, 8, Torino, indicando il numero della tessera sociale.

Nella congerie di libri e manuali che offrono al candidato automobilista le cognizioni tecniche e pratiche necessarie per ottenere la patente e per guidare un autoveicolo, questo si distingue per novità di concezione e per chiarezza e praticità. L'A., considerando che oggi poco si legge, si è ispirato al criterio cinematografico «molte figure, poche parole». In una serie di figure progressivamente ordinate e corredate da sobrie e chiare didascalie vengono illustrati il completo funzionamento dell'automobile, le norme della circolazione e infine le pratiche per ottenere la patente.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE - DIRECTION GÉNÉRALE DES EAUX ET FORÊTS. – *La Restauration des Alpes.* – Par M. P. Mongin, Imprimerie Nationale, Paris, 1931, pag. 584, 2 carte, numerosi schizzi e fotografie.

La degradazione della montagna conseguente al disboscamento ha preso in talune zone delle Alpi francesi proporzioni gravi, sì che fin dal 1860 una legge incaricava la Direzione delle Acque e delle Foreste della restaurazione dei terreni montani, specialmente con l'imbrigliamento dei torrenti e con il rimboschimento. Il volume è una relazione dell'attività svolta dallo Stato francese in questo campo negli ultimi decenni, documentata da tabelle statistiche e da fotografie. L'A. riassume dapprima la situazione quale si presenta nei diversi bacini montani e le maggiori frane e slittamenti e ne ricerca le cause principalmente nel disboscamento; esamina la legislazione per la restaurazione e la conservazione dei terreni montani e per la protezione delle foreste; espone quindi i metodi seguiti e i risultati ottenuti nella correzione del corso dei torrenti e delle valanghe e nella ricostituzione delle foreste e dei pascoli.

ALFRED KLOTZ. – *Die Geographischen commentarii des Agrippa und ihre Ueberreste.* – Dieterich'sche Verlagsbuchhandlung, Lipsia, 1931: Marchi 6.

Vi sono ordinati e studiati i frammenti dei «Commentari» di Marco Vipsanio Agrippa, il fedele aiutante e genero d'Augusto, conservatici principalmente da Plinio e Strabone. L'ordine seguito è quello da occidente a oriente. Precede l'esposizione delle notizie che si hanno circa la famosa carta del mondo allora conosciuto (chorographia) che Agrippa avrebbe costruito e che sua sorella Vipsania Polla, poi Augusto fecero eseguire nel portico Vipsania, nei pressi di piazza Colonna.

A. PÉCSI. – *La Représentation des surfaces productives du globe.* – Société de Géographie, Paris.

Breve, interessante studio sulle diverse proiezioni che meglio conviene adottare nella rappresentazione cartografica della superficie produttiva di estese regioni.

L. FENAROLI. – *Flora delle Alpi e degli altri Monti d'Italia* (con 221 fig. a colori in 30 tavole, 141 fig. nel testo). – Pag. XII-304. Rilegato in tela. Milano, Hoepli, 1932-XI: L. 60.

Parecchi fra i nostri Soci che si dilettano di botanica conoscono forse già l'« Atlante di flora alpina » del Prof. Penzig che Ulrico Hoepli aveva pubblicato con tanto favore del pubblico, così da vedere presto esaurite le due successive edizioni del volumetto. Questa « Flora delle Alpi » curata dal Dott. Fenaroli, Vice Direttore della R. Stazione Sperimentale di Selvicoltura di Firenze, ottimo alpinista e valentissimo botanico, ha interamente rifatto il lavoro del Penzig, adottando nuove tavole assai più ricche nella rappresentazione delle specie. Il testo costituisce un lavoro del tutto nuovo e fornisce una descrizione esaurientissima di tutte le specie fanerogamiche che popolano le alte regioni delle montagne italiane, frutto di lunghe ed accurate indagini, oltre il limite dei 2000 metri di altitudine e di lunga permanenza estiva per studio durante un triennio all'Istituto Scientifico Mosso al Col d'Olen, al Giardino Alpino « Rosa De Marchi » e al «Villaggio Alpino » del T. C. I. in Valganna. Il testo assume valore anche dal fatto che, contrariamente a quanto di solito si è usato, tratta la flora delle Alpi nel senso più completo considerandole come entità geografica e abbracciando quindi anche i versanti esterni.

ETTORE DOGLIO. – *Oulx e Cesana*. – S. Lattes & C., Torino, 1933-XI, pag. 146, numerose ill.: L. 7.

E' il 2° volumetto della *Guida delle Valli di Susa*, di cui l'Editrice S. Lattes & C. ha iniziato la pubblicazione. Descrive con gran cura dal lato storico, geografico e turistico l'alta Valle di Susa dalle Gorge di Chiomonte a Oulx e al Monginevro, plaga ricca di storia e di bellezze naturali e fra le più frequentate d'Italia per gli sports invernali. Belle illustrazioni.

Prof. FERDINANDO MILONE. – *La struttura fisica ed economica della Iugoslavia*. – CEDAM, Padova, 1933-XI, pag. 168, 5 schizzi: L. 20.

Sono appunti di lezioni tenute nel corso speciale di geografia economica presso il R. Istituto Superiore di Scienze economiche di Bari e rappresentano la trama di un maggior lavoro che l'A. ha in animo di stendere, dopo aver completato la raccolta dei materiali e dopo la pubblicazione dei dati del nuovo censimento iugoslavo. Il volume è diviso in 6 parti che trattano: della formazione del nuovo Stato, dei caratteri fisici dell'agricoltura, dell'industria, delle vie di comunicazione e dei commerci, della popolazione. Breve ma compiuta monografia geografico-economica della Iugoslavia.

LINO VACCARI. – *Difendiamo i nostri boschi*. – Pag. 382, con 494 ill., a cura del Comitato Nazionale Forestale. Tipografia del *Popolo d'Italia*, Milano, 1932-X: L. 8.

Valido strumento di formazione della coscienza forestale, questo libro conduce il lettore sul luogo dei disastri provocati dalla degradazione dei boschi e dei pascoli montani, e gli addita i rimedî in una vasta e chiara trattazione, riccamente illustrata, del problema silvano nazionale « che investe la nostra vita sotto gli aspetti: idraulico, climatico, igienico, sociale, economico ed estetico ».

ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA R. MARINA. – *Elenco aei Fari, Fanali e Segnali da nebbia, Mediterraneo, Mar Nero, Mar d'Azof, Mar Rosso, Golfo d'Aden e Costa Orientale d'Africa fino a Zanzibar*. – Aggiornato al 1° gennaio 1933-XI. Genova, 1933-XI, pag. 542: L. 23.

ANGELO BONGIOVANNI. – *Nomi e cognomi*. – Torino, Frat. Bocca, Ed., 1928: L. 25.

ROBERTO LUCIFREDI. – *Alessandro Manzoni e il diritto*. – Soc. An. Ed. Dante Alighieri, Milano, 1933-XI, pag. 180.

ERNESTO CABRUNA, Med. d'Oro. – *Fiume, 10 gennaio 1921-23 marzo 1922*. – Tip. Editrice C. Zizzini, Montegiorgio Marche, 1933-XI, pag. 166: L. 10.

PAOLO SCARFOGLIO. – *Crisi, ovvero l'Oro del Reno*. – Casa Ed. Elpis, Napoli, 1933-XI, pag. 290: L. 10.

Prof. LUIGI PAGLIANI. – *Le piante aromatiche e da profumo*. – U.T.E.T., Torino, 1933-XI, pag. 226, 10 tavole, 161 figure: L. 25.

SOCIETÀ AGRARIA DI BOLOGNA: F. CAVAZZA, A. CHIAROMONTE, F. DESSY, R. GIULIANI, A. MANGINI, G. PIANI. – *La valorizzazione agraria delle colonie italiane*. – L. Cappelli, Bologna, 1933-XI, pag. 274, 69 ill.: L. 25.

ISTITUTO NAZIONALE DI ECONOMIA AGRARIA. — *Nuove costruzioni rurali in Italia.* - V. *Campania, Puglie, Basilicata, Calabria*, a cura del Prof. Ing. C. Santini, con fotografie e disegni. Concessionaria per la vendita Soc. An. Treves, Treccani, Tumminelli, Milano-Roma: L. 30.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA DEL REGNO D'ITALIA. — *VII Censimento Generale della Popolazione, 21 aprile 1931-IX.* — Vol. I. *Relazione Preliminare.* - Libreria dello Stato, Roma 1933-XI, pag. 478: L. 25.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. — *Catasto Agrario 1929-VIII.* Fascicolo 30 *Provincia di Fiume;* Fascicolo 50 *Provincia di Pistoia.* Libreria dello Stato Roma, 1933-XI: L. 15 ciascun fascicolo.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. — *Catasto Forestale.* Fascicolo 25 *Provincia di Treviso.* Libr. dello Stato, Roma, 1933-XI: L. 20.

ALEARDO PINI. — *La responsabilità civile dell'automobilista.* — Con speciale riguardo alle persone responsabili e al sistema della nuova legge federale sulla circolazione degli autoveicoli del 15 marzo 1932. — Soc. An. Tipografica Editrice, Lugano, 1932.

ADRIANO NAVAROTTO. — *Un tema d'attualità. A proposito dei nomi delle strade.* — Arti Grafiche delle Venezie, Vicenza, 1933-XI.

ORESTE FOFFA. — *Guida illustrata di Brescia.* F. Apollonio e C., Brescia: s. i. p.

Statistica dei Soci al 30 giugno 1933-XI.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 30 giugno 1933		N. 168 203
Soci annuali per il 1933 iscritti alla stessa data		» 17 463
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1932	N. 211 073	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 30 giugno 1933	» 4 601	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 giugno 1933	» 11 077	
		» 226 751
Totale Soci		N. 412 417
Presumibili rinnovi Soci annuali gia iscritti nel 1932 che non pagarono ancora la quota del 1933 e presumibili nuove iscrizioni		» 5 000
Totale Soci		N. 417 417

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

SANDALI
AQUILA
PREFERITELI
TUTTA GOMMA
IN UN SOL PEZZO
IGIENICI
INDEFORMABILI
ECONOMICI
SOCIETÀ ITALIANA
INDUSTRIA GOMMA
& HUTCHINSON
MILANO

LE POLVERI E LE CARTUCCE
DA CACCIA E DA TIRO
B.P.D.
Universal
VICTORIA
S.4

ANISETTA
MELETTI
Silvio
Meletti
Ascoli
Piceno

FIUGGI
LA VERA MARCA
DIFFIDARE DELLE
CONTRAFFAZIONI
UNICA SORGENTE
DI FAMA MONDIALE
GLORIOSA NEI SECOLI
ACIDO URICO
GOTTA CALCOLI
RENELLA
PALAZZO DELLA FONTE
M. 700 S.M.
MAGGIO - OTTOBRE
DI FAMA EUROPEA
GRAN LUSSO - CONCERTI
SOC. AN. FIUGGI (ANTICOLANA)
ROMA - PIAZZA DELLA PILOTTA, 3
Agente Generale per la vendita in Italia e Colonie
CAV. VINCENZO ONOFRI
ROMA - PIAZZA MIGNANELLI, 3

SOCIETA GRAFICA G. MODIANO - MILANO